

BIKERS STATION

バイカーズステーション
1996/12 No.111

12

Inside Line Without Fear or Favour



ホンダV4の15年

並列4気筒を確立したホンダが、さらなる可能性にかけて造り上げたV4のデビューから今日まで

第2特集：内外6台のチューニングバイクとスペシャルバイク

ライトロジック、ブレイン、モトジャンキー、アイガー、L.P.ウィリアムス、ニコ・バッカー

FMAケルンショー／2台の国産Vツインの解説と考察

タイムトンネル(ビッグ・ジョン来日ノ) ●バイカーズ・インフォメーション：ミニTDMR/AP4ボットキャリバー／アエラの新製品
試乗：モト・グッツィ1100スポーツ・インジェクション ●アッセンを走った日本チーム ●技術者の横顔 第3回 その他好評を連載多数

毎月1日発売
次号は11月30日発売です

定価850円



デスベラード-X ●型式:VK52A ●エンジン型式:K507・水冷・4サイクル・V型2気筒 ●総排気量:399cc ●ボア×ストローク:65.0mm×60.2mm ●最高出力:33ps / 7.5
 カタログご希望の方は、機種名、雑誌名と住所・氏名・年齢・職業を明記し、切手190円分(送料)を同封の上、右記までお申し込み下さい。〒432-91 浜松市高塚町300 スズキ(株)カタログ発送センター・デスベラード-X係

見る・見られる・いい運転。

- バイクは昼間もライト・オン!
- カーブ・交差点では、スローイングダウン!

バイクでひろがるいい仲間

バイクは いつも 光ってる



全日本ロードレース選手権

招待券プレゼント実施中

'96年1月~12月にモーターサイクル
 / スクーターをお買い上げの方全員に

Desperado-X

ならず者



●最大トルク:3.3kg-m/6,000rpm●燃料タンク容量:13ℓ●乾燥重量:201kg●ボディカラー:パールノベルティブラック●メーカー希望小売価格¥639,000

価格はメーカー希望小売価格(北海道・東北・沖縄および一部地域を除く)です。●価格には、保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。●消費税額は別途計算の上、申し受けます。●価格は参考値です。詳しくは販売店にお問い合わせ下さい。●速度警告灯装着車もタイプ設定しております。(10,000円高)

もっと個性的にもっとあなたらしく
Personal Best  **SUZUKI**

ビッグツインは、走りの質を問う。



この写真はプロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

●価格はメーカー希望小売価格（北海道・沖縄および一部地域を除く）●価格は参考価格です。●価格には保険料、税金（含む消費税）、登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税は別途計算のうえ申し受けます。●詳しくは、販売店にお問い合わせください。●メーカーオプションで選べる警告灯装着仕様車 ¥10,000（税込）

見る・見られる・いい運転。

●バイクは昼間もライト・オン！
●カーブ・交差点では、スローイングダウン！

バイクでひろがるいい仲間

バイクは いつも 光ってる

全日本ロードレース選手権
招待券プレゼント実施中
SUPERBIKE
198年11月～12月にモーターサイクル
/ スクーターをお買い上げの方全員に

●ヤマハモーターサイクルに関するお問い合わせは、下記のお客様相談室へ。

お客様相談室 ☎0120-090-819

●カタログご希望の方は、機種名・雑誌名と住所・氏名・年齢・職業を明記し、郵送料として郵便切手190円分を同封の上、下記へお申し込みください。
〒438-8800 静岡県静岡市清水区2500 ヤマハ発動機株式会社広報室宣伝グループ カタログ係

BIG TWIN SUPER SPORTS TRX850

バイクの楽しさは、エンジンに火を入れてから、その火を落とすまで、途切れることなく持続されるべきだと思う。

道は直線ばかりではない。ストレートを飛ばすこともバイクの楽しさのひとつではある。

しかし、大小さまざまな曲率のカーブと短いストレートからなる日本のワインディング。

そのおいしさを、一滴のこらず楽しもうというのなら、ビッグツインだ。

ビッグボアがもたらす力強いトルク、270°位相クランクの不等間隔爆発が生み出すグッドトラクション、そして軽量な車体。

それを生かしたコーナリングは、乗る者にたとえようもない充実感をもたらすはずだ。

エンジンの仕事、車体の挙動が、文字通り手に取るように伝わるビッグツイン。

2つのピストンを捨てたことで、得た美点は多い。

これだから、バイクは面白い。



◎Model type:4NX ◎Engine type : Liquid Cooled DOHC 5valve Parallel Twin◎Displacement : 849cc◎Max.Power : 83ps/7,500rpm

◎Max.Torque : 8.6kgf·m/6,000rpm ◎Transmission : 5 speed return ◎Dry weight : 188kg ◎Body coloring : Heat Red , Bluish White Cocktail1(White) . . . ￥850,000

**YAMAHA JAPAN
SUPER
CROSS**
11/17(日)
11/24(日)
入場券は各販売店・MFJスポーツ協力店各店で

点検・整備を
しっかりしましょう。

ヤマハはいま、大人の週末バイクライフを応援しています。
週末のバイク
キャンペーン実施中

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社

SUPER SPORT

SS400

■ Air cooled, 2 valves, SOHC L-twin, 398cc ■ Desmodromic timing system ■ 6 speeds ■ Upside down / 40front fork
■ Maximum power, 42ps/10,500rpm at the crank shaft ■ Maximum speed, 180km/h ■ Dry weight, 172kg
■ Seat height, 770mm

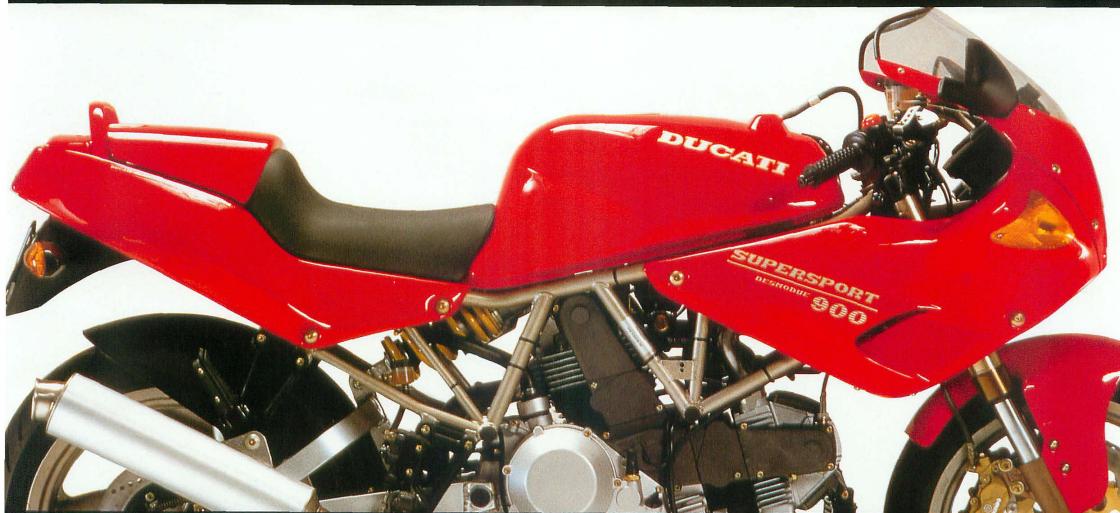
SS900

■ Air and oil cooled, 2 valves, SOHC L-twin, 904cc ■ Desmodromic timing system ■ 6 speeds ■ Upside down / 40front fork
■ Front double disk brakes ■ Maximum power, 80ps/7,250rpm at the crank shaft ■ Maximum speed, 220km/h
■ Dryweight, 186kg ■ Seat height, 780mm

SL900 < Add on SS900's specifications >

■ Front and Rear carbon fender ■ Cast iron brake disk ■ Anti-surge brake system ■ High lift muffler ■ Single seat
■ Dry weight, 182kg ■ Seat height, 750mm

The specification are subject to modification without notice



DUCATI

ドゥカティ純正オイル



AGIP 4T SUPER DUCATI

■ Full Synthetic
■ Multigrade Oil
■ SAE 20W/50, API SG, CCMC G4
■ 1ℓ: ¥3,600 (Without TAX)

■ドゥカティ正規輸入車は'86年モデルより、2年間/走行距離無制限の保証が適用され、オナメント付きカーボン製ナンバプレートホルダー、日本語版オーナーズマニュアル、保証と整備のブックレットが付属されます。詳しくは下記正規ディーラーまでお問い合わせ下さい。

北海道・札幌市 ● ツツジ	011-582-6443	名古屋市 ● 株源サイクル	0489-62-3411	川崎市 ● 指サイクルオート池田	044-790-1213	春日市 ● 株源田モーターズ	0568-81-0775
青森県・青森市 ● 指オートセンター青森	0177-39-8255	千葉県・市川市 ● ショックアップ二輪商会様	0473-58-8603	新潟県・新潟市 ● 株アルファ	025-284-6888	吉原市・鈴鹿市 ● デライト	0593-70-3528
岩手県・盛岡市 ● 指のボラ(ビッグボックス店)	0195-35-2511	岩手県・盛岡市 ● シルクレーサー	0193-54-1213	長野県 ● 株アルファ/長岡店	0261-27-5331	京都府・京都市 ● 株カスモーターサイクル	075-622-0225
茨城県・仙台市 ● カロツツエリア	022-237-2121	東京都・港区 ● 有パワーハウスモータークラブ	03-3445-5888	富山県・高岡市 ● 指YSG高岡	0766-22-3393	京都市 ● 株京都モータークラブ	075-641-3064
秋田県・秋田市 ● 有同部輪業商会	0188-28-3234	台東区 ● オサダモーターズ	03-3871-2221	上野国 ● ホリタオート・パーク	0764-66-2424	大塚市/池田市 ● ライディングハウス	0720-21-1101
山形県・山形市 ● フォクソリー	0236-31-8570	台東区 ● 有フエニックスレーシングパーツ	03-3874-2028	石川県・石川郡 ● モトアートササキ	0762-94-6192	兵庫県 ● 株カッパモーターズ	0798-67-5556
福島県・郡山市 ● 株源本輪業商会	0240-22-1784	静岡県 ● 有プレイングラスト	053-3707-6730	福井県・鯖江市 ● 指マルヤスモーターズ	0776-62-1415	奈良県・奈良市 ● オートショップウキ	0745-73-8008
栃木県・宇都宮市 ● 株源モーターズ	0286-34-8158	渋谷区 ● 株源田モーター商会	03-3468-6841	長野県・須賀市 ● 株広丘自動車研究所	0263-52-0807	岡山県・岡山市 ● 株ハルコムビルモーターズ岡山支店	086-245-0080
宇都宮市 ● ドリームロード	0286-45-3492	足立区 ● 山田オート販売/スバイア	03-3857-6818	岐阜県・岐阜市 ● 指国立モーターズ	0582-71-8795	岡山市 ● フラスコン	086-222-7868
群馬県・高崎市 ● 株ヤサセオート	0273-62-8234	神奈川県・横浜市 ● オールマン	045-421-8391	静岡県・浜松市 ● 中央モーターズ商会	0534-21-3518	広島県・広島市 ● 株ハルコムビルモーターズ	0823-38-3000
埼玉県・川口市 ● 株源本輪業商会	0420-54-7467	横浜市 ● 株源高オート販売	045-481-0911	沼津市 ● 指タカモーターズ	0553-52-2203	愛媛県・松山市 ● 指イカハス同業	089-983-0616
茨城県・水戸市 ● 有モトスポーツ	0485-73-5525	横浜市 ● クワッパスポーツ/ジグワシ	045-943-2891	愛知県・名古屋市 ● 株モトプラン	052-806-5522	福岡県・久留米市 ● スティーブモーターサイクルサイバー	0942-44-0101
上野市 ● ストラダ	048-775-8726	横浜市 ● グレースモンキー	045-366-5551	豊橋市 ● 指オートショップナカムラ	0532-31-1204	大塚市 ● 有ビッグアップル	052-953-8116



カシバ・グループモーターサイクル輸入総代理店

株式会社 村山モーターズ

本社 〒151 東京都渋谷区三軒2-7-9
TEL.03(3378)0181 FAX.03(3375)6866

営業時間 AM9:00~PM:06:00 定休日 金曜日、第2、第4土曜日、祝祭日

八王子営業所 〒192 八王子市市津木町728-1

TEL.0426(91)6511 FAX.0426(91)0777

横浜営業所 〒234 横浜市港南区日野9-1-2

TEL.045(841)0181 FAX.045(841)0183

今までに、スペクトロほどMC専用オイルに

のめり込んだメーカーがあるだろうか？

U.S.アメリカ。そこには多くの石油会社がある。それらのいくつかはメジャーと呼ばれ、世界のエネルギー産業を牛耳る。また多くの国籍企業だ。原油の取引から各種燃料、潤滑油、オイルにいたるまで、油に関することは何でもする。

スペクトロは彼らに比べ、はるかに小さく、歴史も浅い。何をやってもかなわない？ いや、負けないものがある。モーターサイクル専用の潤滑油だ。MC専用オイルにける彼らの情熱は計り知れない。最悪の条件下でも、より良い状態でマシンを稼働させるためのオイルの研究に余念がない。いろいろな状況を想定し、それを克服できるオイルを開発し、供給している。

現にスペクトロは、旧型の空冷エンジンから最新のハイパフォーマンス・レース用にいたるまで、14種類のモーターオイルを。サスペンション用として、倒立用を含め8種類のフォークオイルと、5種類のリアサスペンションオイルを供給している。それだけバラエティーに富む商品構成を持つオイルメーカー。他にあってだろうか？

スペクトロのモーターサイクルにける情熱が、これだけ多岐にわたる商品ラインナップさせたのだ。こんなスペクトロのモーターサイクルにける意気込みに、ご賛同をいただければいいである。



SPECTRO OILS OF AMERICA



モーターサイクルにはスペクトロがある。

モーターサイクル専用オイルと自動車用オイルの違いについて

●ZDDP 潤滑油として大規模なリン系化合物の添加。高温、高圧に、高負荷の油膜形成による金属被膜、スカフリング、洗剤等を防ぐため、スペクトロMC専用オイルには、かなりの量が添加されている。(カムの摩耗に差が表れる)

●排ガス用触媒装置の機能低下を防ぐため、リン系添加剤の使用が厳密に制限されている。

●ポリマー (高温時の粘度を保つ添加剤)

ミッション潤滑時には、平次の歯面にかかる大きな圧力により、ポリマーが破壊されるため、スペクトロMC専用オイルには、剪断性の高い(切断されにくい)且質のポリマーを使用している。

エンジン、ミッションが別体なので、安価な自動車用オイルには、このような高質のポリマーは含まれていない。

モーターサイクル エンジン

スペクトロ 4 ¥1,200 / (3.34L)
スペクトロ 10W-40 ¥1,200 / (3.34L)
スペクトロ アメリカーン 4 ¥1,600 / (3.34L)
スペクトロ 10W-50 ¥1,200 / (3.34L)
スペクトロ HDK (7.5) ¥2,000 / (3.34L)
スペクトロ HDK (7.5) ¥2,000 / (3.34L)
スペクトロ HDK (7.5) ¥2,000 / (3.34L)

モーターサイクル エンジン

スペクトロ 2T ¥1,200 / (3.34L)
スペクトロ フォーグスボウマシ TC-W3 ¥1,500



スペクトロ SPL レースオイル

15W-40、15W-50 ¥2,600 / (3.34L)
エンジン内部の流動抵抗を大幅に低減。スムーズなギヤシフト、パワーアップ、レスポンス性、加速性能等の違いが体感できる。一般ストリート用としても使用可能な100%化学合成油です。強烈な油膜が最悪の条件下においても、エンジン各部を保護します。

ミッション・ギヤ

スペクトロ ハイポイドギヤ 80W-90 GL-5 ¥1,600 / (3.34L)
スペクトロ SPL シンセティックギヤ 75W-90 GL-1 ¥2,800 / (3.34L)
スペクトロ アメリカーン シンセティックギヤ 75W-140 GL-1 ¥3,000 / (3.34L)
スペクトロ アメリカーン プラマリーチェーンケース ルーブ ¥1,400 / (3.34L)

その他

スペクトロ フォームフィルター フルード ¥1,100 / (3.34L)
スペクトロ スペクトロ チェンブール ¥2,000 / (3.34L)
スペクトロ スペクトロ チェンブール ¥2,000 / (3.34L)
スペクトロ スペクトロ チェンブール ¥2,000 / (3.34L)
スペクトロ スペクトロ チェンブール ¥2,000 / (3.34L)



ゴールデン スペクトロ 4

5W-40、10W-40、20W-50 ¥1,600 / (3.34L)
化学合成油と鉱物油をブレンドしたレース及びストリート用MC専用オイル。ポリマーに耐熱、耐磨耗性に優れたポリメタ アクリレートを使用し、ミッション潤滑時のポリマーの破壊を最小限に抑え、高温時の粘度低下を防ぎます。



ゴールデンスペクトロMC2オイル

混合 / 分断給油用 ¥900 / (3.34L)
ダイエステル (化学合成油) と鉱物油をブレンドした、レース及びストリート用の2サイクルオイル。ダイエステルの卓越した高温潤滑特性が、フルフル潤滑を実現し、放熱性、摩耗を防ぎます。また、特殊な添加剤がプラグ、エンジン内部をクリーンに保つ働きをします。



ゴールデンスペクトロMCギヤ

80W、85W ¥1,400 / (3.34L)
トランスミッション用に、特に厳選された極圧剤、減摩剤の働きにより、ギヤ、ベアリングを摩耗から保護し、ノイズを減少させます。クラッチの張り付きを防ぎ、スムーズなシフトをお約束します。高温高負荷の85Wと運動抵抗の少ない80Wをラインアップしています。

フォーク・サスペンション

ゴールデン スペクトロ
カートリッジ フォーク フルード ¥2,100 / (3.34L)
85W/150 (2.5倍相当) / 125W/150 (3.5倍相当)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)
スペクトロ フォークオイル ¥1,400 / (3.34L)

スペクトロ 輸入販売元

株式会社トルフィン商会

〒146 東京都大田区東矢口 2-6-6

TEL:03-3757-3071 FAX:03-3757-3076

【資料を差し上げます。】

モーターサイクル用と自動車用オイルの違いを説明した資料をご用意しています。

ご希望の方は資料請求書等ハガキに貼付し(株)トルフィン商会まで送付ください。



DUOMO

"ドゥオーモ"

日伊合作"DUOMO"マグネシウムホイール ラボ・カロツツェリアから、まもなく新登場!!



フォンデア・フラボ社

鋳造品製造業として1958年創業。業歴38年の蓄積から特にマグネシウム合金の鋳造を得意とし、多くの鋳造技術ノウハウを持つ。
取引先は多岐に亘り、例えば自動車用ホイールで、有名なドイツのBBS社とは15年に及ぶ取引歴がある。

ラボ・カロツツェリアが設計・デザインを行い、製造は実績とノウハウの豊富なイタリアのフォンデア・フラボ社が製造する、今までに無い全く新しいホイールが誕生します。

それはハイパフォーマンス モーターサイクルの重要保安部品としての役割とデザインを考慮した明確な商品コンセプトのもとに創られました。

製造を担当するフォンデア・フラボ社はモーターサイクル用ホイール以外にも、自動車用として有名なドイツのBBS社向けマグネシウム ホイールを製造しており厳格なドイツ人気質による厳しいチェックも、なんなくクリアする確かな製造技術を持っています。それは耐久レースからF1までコンペティションの世界でも実証済みのもの。

特に重要な品質保持の為に、最適な原材料選びから、鋳造・切削・調質などの重要行程、さらには、例えば製造設備のひとつである砂型鋳物用の砂の質にまでこだわる程、徹底しています。"最高品質を自分達の目の届く自社内で"の同社ポリシーによって、あまたあるホイールメーカーの中では極めて数少ない自社内一貫製造方式を採用しています。このフォンデア・フラボ社の愚直なまでに"ガンコ"な姿勢からニューホイールは、一本一本、心をこめて生産されます。

ツーリングシーズンに最適の秋、疾走するあなたのモーターサイクルの"脚"を確実に際立たせる、最新のホイールがもうすぐ、ラボ・カロツツェリアから。

発売予定機種

Honda	CBR900RR(92-94/95-96)・RC30・RC45・RS250
Yamaha	FZR1000(89-93)・YZF1000(96)・OW-01
Suzuki	RGV-R250(89-92)・GSX-R1100(91/92-95/96-)
Kawasaki	GPZ900R(A7以降)・ZZR1100(90-92/93-96)
Ducati	400SS(-94)・900SS(-96)・M900(-96)・MontJuich-916(-96)
blmota	DB1-SR・YB8

* 1998年、秋から来春にかけて順次発売を予定しております。

●希望小売価格...228,000円より

●カラー.....シャンパン ゴールド

* 表示の価格は消費税および取り付け工費を含まない価格です。

* カラーは印刷の物、実際と異なる場合があります。

* 製品の仕様・外観及び価格は改良等の理由で予告なく変更する事があります。

商品に関する
お問い合わせ
お客用フリーダイヤル
0120-81-1113

商品に関するお問い合わせは
CARROZZER
ラボ・カロツツェリア
〒330-0830 和歌山県和歌山市
TEL 049-853-1101 FAX 049-853-1102



12月上旬、限定発売

EXCEL Super Bikers Kit

有名バイク・用品店に
予約受付中

キット内容

- Front用17インチリム (17×MT3.00)
- Rear用17インチリム (17×MT3.50)
- EXCELオリジナルスポーク、ニップルset×2 ホール片

御注意

本キットには、ホイールハブは含まれていません。本キットは適合車種以外には使用しないで下さい。本キットは競技専用です。

EXCEL
Takasago Rim
JAPAN

株式会社 アールケー・エキセル

〒171 東京都豊島区西池袋5-13-13
TEL.03 (3980) 2081 (代) FAX.03 (3980) 2087

Super Bikers Kit

車種適合表

車 種	Super Bikers Kit N	
	SILVER	BLACK
HONDA		
CR250 RL('90)~RR('94)	HSB-01-S	HSB-01-B
CR250 RS('95)、RT('96)	HSB-02-S	HSB-02-B
SuperXR 250S('95)、T('96)	HSB-03-S	HSB-03-B
SuperXR BAJA 3S('95)	HSB-03-S	HSB-03-B
SUZUKI		
RM250 L('90)~T('96)	SSB-01-S	SSB-01-B
RMX250 SN('92)~T('96)	SSB-02-S	SSB-02-B
KAWASAKI		
KX250 HI('90)~K3('96)	KSB-01-S	KSB-01-B
KDX250SR F1('91)~F4('96)	KSB-02-S	KSB-02-B
YAMAHA		
YZ250 4DA3('92)~4SR3('96)	YSB-01-S	YSB-01-B
DT200WR 3XP1('91)~5('96)	YSB-02-S	YSB-02-B

伝統の継承。

マグネシウムホイールの定番ダイマクH型ホイールと、さらに進化した走りのホロ（中空）タイプ、フルラインナップ。



DYMAG STREET WHEEL

ダイマク Hスプーク
ホイール (ブラック)

※全車種スプロケット付きです。

■他車種も随々開発予定

FZR750/1000・FZ750・ZEPHYR750・GPZ900R (～A6)

■JWL規格ホイール



一部並行輸入商品が国内市場に出回っておりますが、それらにはJWLの刻印はありません。JWLの刻印なきものは、一切、品質保障の対象となりません。



DYMAGジャケット

定価 ¥7,800
カラー：ブラック、イエロー、ホワイト (3色)
サイズ：フリーサイズ
素材：ナイロン100%

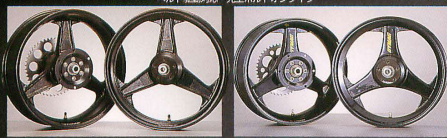
ACTIVE

オフセットスプロケット

GPZ900R(A7～)
5.5インチ用 (8mm) ¥16,000



F・16インチ&R・16インチセット
ベルト駆動6速・フルラインタイプ¥298,000



ホロ（中空）ホイール

Hセクション ホイール

ダイマク ホロ（中空）ホイール

車種	FRONT SIZE	REAR SIZE	PRICE	COLOR
GPZ900R A7～	350×17	550×17	¥280,000	○
ZZR1100C	350×17	550×17	¥280,000	○
ZZR1100D	350×17	550×17	¥280,000	○
GPZ1100 '96～	350×17	550×17	¥280,000	○
ZEPHYR1100	350×17	550×17	¥280,000	○
XJR1200	350×17	550×17	¥280,000	○
TRX650	350×17	550×17	¥280,000	○
GSF1200	350×17	550×17	¥280,000	○
GSF1200	375×17	600×17	¥294,000	○
GSF1200	375×17	625×17	¥294,000	○
CB1000SF	350×17	550×17	¥280,000	○

※その他車種も製作可能。お問い合わせください。

ダイマク Hセクション ホイール

車種	FRONT SIZE	REAR SIZE	PRICE	COLOR
GPZ900R A7～	300×17	450×18	¥255,000	○
GPZ900R A7～	350×17	550×17	¥255,000	○
ZZR1100C	350×17	550×17	¥255,000	○
ZZR1100D	350×17	550×17	¥255,000	○
GPZ1100 '96～	350×17	550×17	¥255,000	○
ZEPHYR1100	350×17	550×17	¥255,000	○
XJR1200	350×17	550×17	¥255,000	○
Z1000M2	275×18	400×18	¥267,000	○
Z1000R	300×18	450×18	¥267,000	○
Z1000R	300×18	450×18	¥267,000	○
ZEPHYR400	350×17	450×18	¥255,000	○
XJR1200	350×17	550×17	¥255,000	○
V-MAX	350×18	450×17	¥262,000	○
GSX1100S	275×18	400×18	¥267,000	○
CB1000SF	350×18	500×18	¥267,000	○
CB750F	275×18	400×18	¥267,000	○

ダイマク レーシングホイール 正規代理店

株式会社 アクテア
〒470-01 愛知県日進市折戸町藤塚26番地290
TEL(05617)2-7011 FAX(05617)2-7012
OPEN9:00～6:00pm 定休日：日曜、祭日、第1・2・4土曜

全国通販OK

業販大歓迎

● 商品掲載商品は改良、その他の理由で価格、仕様を予告なく変更する場合があります。
● 商品商品の色調、かたは等は写真撮影、印刷の条件等により実際のものと多少異なる場合があります。
● 掲載価格には消費税は含まれていません。
● レースパーツは一般公道での使用を禁じられています。
◆ 新規業者の方、弊社カタログを手配させていただきます。ご一報ください。

最新版カタログ「ACTIVE MIND Vol.4」発刊!!

アクティブオリジナル(ーツ)をはじめ、国内外一流パーツ1,000品以上が満載。オン・オフを問わず全てのモーターサイクル愛好家必見。お求めのカタログ(全169ページ)オールカラー(豪華版)です。定価1,500円(税込み)。お申し込みはカタログ請求券を切り取って、現金書留または、1,500円分の切手を同時にの上お送りください。

カタログ請求券
BS961101

POWER HOUSE MOTOR CLUB

We deal with DUCATI only!



メカニック募集

担当 高見沢までお問い合わせください



(有) パワーハウスモータークラブ

〒108 東京都港区高輪1-5-19

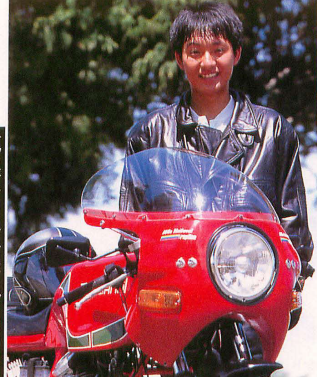
TEL:03-3445-9888 FAX:03-3444-6983

916 Bipost	¥2,250,000
900 Super Sport	¥1,570,000
900 Super Light	¥1,750,000

Design : POWER HOUSE N.S.I



有名なマイク・ヘイルウッドがその
魔性に魅入られた平野 正則氏



Microlon User's Report vol.1 Model: DUCATI 900 '83 Mike Heald replica

ブラーボー！タリオーニ！

メカを理解する者だけに通じる美学には、魔性がある。

乗つてみるがよい、ビッグLツインに。感じているがよい、マシンが前へ進む重厚な力を。

楽しむためにモーターサイクルを駆る者にとつての選択の帰結がここにある。
60年代のGPレースを名を馳せたマイク・ヘイルウッドを冠したこのモデルには、ラテンの魔性が潜む。
ドゥカティは、何もメタリックな色をして作られたモデルではなく、先進性を常に追究してきたメーカーである。
しかし、スタート時はあきらむるそのキックのみしか受け付けず、デロルトのエアファンネルが輝く。
クリップオンハンドルのために狭い道でのUターンは受け付けず、拒む。吐くといふ、
旧き佳き時代の香りを残しているところに、ある一部の人々だけが理解しうる個性的美学が存在する。
そして、何といへば、素性の良い心臓部、Lツインの鼓動には魔性の存在を認めざるを得ない。
オナーの平野氏は、Lツインの美しさを誇示するかのようアンダーカウルを取り払い、

マン島の覇者900SSの軽快な走りに近いための作法に則っている。
クルマルのメカクマンを経て、現在はO.A.機器のマイク・クックサービスに携わっている氏の中には、
Lツインの産みの親であるF.タリオーニの思考が容易く理解できるのであらう。
氏は語つてくれた。末長しこのモデルとの付き合いのために、マイクロンは必須アイテムです……と。



- スイス・ジュネーブ国際技術展「金賞」
- アメリカ連邦航空局認定品(AC-20-24)
- フランス航空・海軍認定品
- オートバイ・航空局認定品
- メタルトリートメントキッド
- 32oz. (946cc) ¥18,000
- 16oz. (473cc) ¥10,000
- 8oz. (236cc) ¥6,000
- コバウン90
- 4oz. (118cc) ¥8,000

日本では唯一のマイクロンは、
販売(パッケージ)に入っています。

● 究極の実績が物語るマイクロン
エンジンの寿命を延ばし、部品の磨耗を防ぐとともに、燃料、オイルの消費量を減少させ、1度の処理で数千とも数万km効果を持続させるマイクロン。米国防務航空局等で採用されているのは、その絶大な効果の実証といえる。マイクロンの性能と金属表面処理技術はマイクロンだけが所有する高度な技術。ぜひ愛車にマイクロンを処理していただき、常にベストの状態を持続していただきたい。よく問合せてあるのが湿式クラッチにマイクロン樹脂でコー

ーティングして滑らないのかという疑問。当然メタルトリートメントキッドを施した直後には何となく滑っている感じがしますが100km走行後には効果はききめんに体感でき、シフトダウン、シフトアップが正確に決まり、快適なライディングが可能となります。

● ミッションにも優しい思いやりを。
25サイクル、バイクのライダーの方には是非お奨めしたいのがトランスミッションにコバウン90を施すこと。滑らかなシフト感覚に感激します。

● マイクロンはその性能を良く理解していただいているショップに限定して販売をお願いしています。販売先についてのお問い合わせは、下記のショップまでどうぞ。

東京・関東 (全店)		关西・四国・九州 (全店)		北海道 (全店)		東北 (全店)		中部 (全店)		近畿 (全店)		中国 (全店)		四国 (全店)		九州 (全店)	
YSP 札幌中央 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	富貴水ワタク (大阪市)	0775-26-0696	オートショップ豊田 (新設市)	0867-39-3879	マルク・ロレンツ (八幡市)	0864-22-0830	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌北区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	YSP 札幌東区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102
YSP 札幌南区 (札幌市)	011-841-1980	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1102	モトウイング販売 (市原市)	0439-44-1								

本誌では、1台あるいはひとつのシリーズのオートバイについての特集をよく組む。今年であれば、3月号：CB750/900/1100F、4月号：GSX-R750/1100、9月号：FZ750～YZF1100、そして本号のホンダV4などがそれにあたると、昨年以前にも数多い。

新型車の場合は、発表時点での詳細な情報を網羅するのはもちろん、技術者の誇らしげな声を伝えるが、特に後者は我々もとてもうれしい。また、古いモデルや今日もシリーズが続いているも初代が10年以上も前にさかのぼるものでは、今だから話せる的な逸話を聞くことができ、これまた大に楽しい。

こうした取材を続けていて思うのは、日本のスポーツモデルたちとレースの直接的関係の深さだ。上記の車種たちについていうなら、CB-F系は不沈艦と評され、耐久レースで圧倒的強さを発揮したRCB艦隊をそのルーツに持つし、現行GSX-R750はスズキがスーパーバイクレースで勝つための武器そのものである。FZ750のベースがデイトナ用に造られた064と呼ばれるレーサーだったこともすでによく知られている。ホンダV4については、すぐあとの巻頭特集に詳しい。またこれらは、量産車として生まれてからも、レース仕様で改造されて世界のサーキットを走っている。

だからなのだろう、常にトップパフォーマンスを目指してきたこれらのオートバイたちは、時代を問わず、乗る者にその血統を感じさせずにはおかない。これこそが、日本のス

ーパースポーツのアイデンティティ（自分自身であることの証明とでも訳すのか）だと思う。性能の向上、機能の充実、高耐久力の実現といった日本の工業製品がおしなべて手に入ってきた要素を、オートバイとそれによるレースという分野に当てはめると、こうした答えが導き出されるのだ。したがってこれは、ある意味では我々日本人のアイデンティティそのものといえるのではなからうか。

ならば、もっともつとこれを突き詰めていくべきだと私は思う。スーパースポーツなら、もっと軽く、小さく、コントロールしやすく、乗り手がそれを操ることが人生最大の喜びとなるほどのマシンを造ってほしい。かつてホンダが鈴鹿サーキットで乗せてくれたワークスNSR250（もちろんGPレーサーだ）は、まさしくそんなオートバイだった。

最高速度が300km/hを超えることを私は否定したくないが、そうしたただの数値より、

2本のタイヤと1基のエンジンを備えた機械をコントロールする快感のほうがかはるかに大切な。そして、もう少しでその領域に手の届くオートバイが何台もある。でも、いま一歩それらの前進を阻んでいるのは、コストであり、より直接的には製作者の意識である。

だからこそ、多少金がかかってもいいから、そうしたオートバイをとにかく一機種造ってしまおうというのはどうだろう。先ほどの日本の工業製品が持つ要素の中に低価格というのを書き忘れたが、一般向けの製品にそれが欠かせないものであるのは確かだが、未来への突破口となるマシンに、そんなケチなことを言うてはいけない。

今月の特集にちなんでホンダを例に挙げなら、そんな夢のような一台が完成したら、“SUZUKA”という名前をぜひ与えてほしい。これは私がずっつと前から胸の内に持っていたネーミングである。（佐藤康郎）

EDITOR'S OPINION

YASUO
SATO

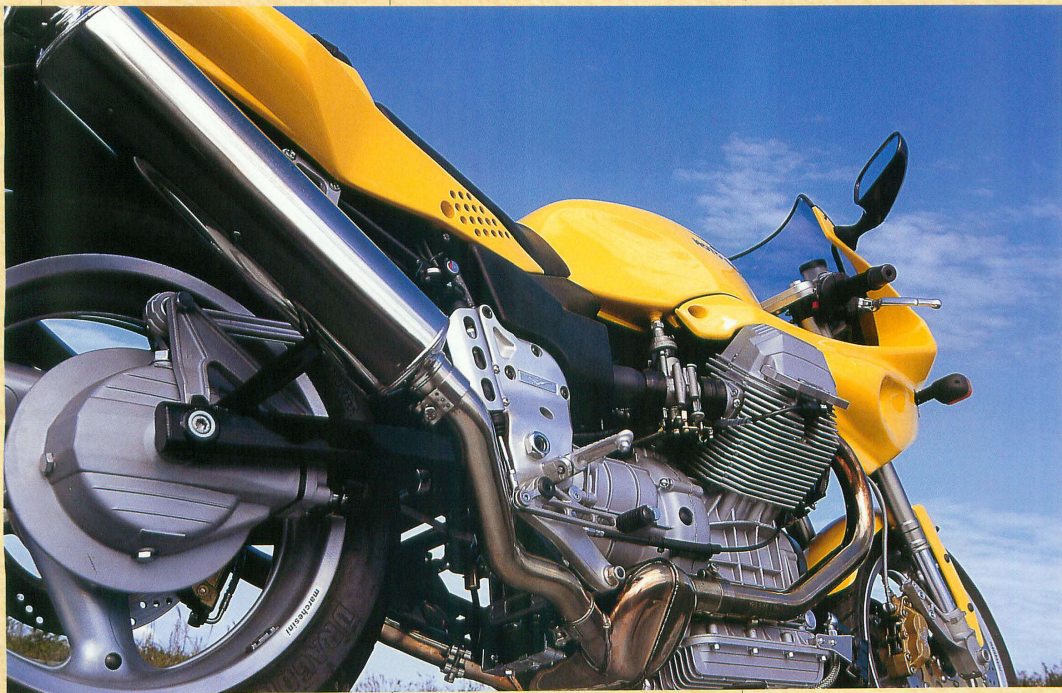


Photo : Manabu Kanagami



P. 16

ホンダV4の15年

並列4気筒とともに、ホンダエンジンの主力をなすV4
その誕生から今日までを、レース活動と量産車の両面から
語る31ページ(オールカラー)が今月の巻頭特集だ
ブラックバードとVTR1000Fの登場で目立たぬ感のある
V4だが、だからこそ我々はこれを取りあげたかった

内外6台のスペシャルと チューニングバイク

ひさびさに組む第2特集は
日本とヨーロッパのプロたちが造る
チューニングバイクとスペシャルバイク
あえて区分するなら、2台のカナと
1台の旧トライデントを前者
あとの3台、ハリス、ニコ・バックラー
アイガーは後者とすべきだろう



P. 67

タイムトンネル '96

今年のタイムトンネルはすごかった。なにしろ
2輪と4輪の両方で世界を制した唯一の人
ジョン・サーティーズが英国からやって来たうえ
日本からは、谷口尚巳、高橋国光、宇野順一郎
おまけに、現在、「無事、これ名人。」に登場中の
折懸六三さんまでが加わり、筑波を走ったのである



P. 88

- 16 ホンダV4の15年
- 18 なぜV型4気筒が選ばれたのか
- 20 V4のレース史：栄光の軌跡。君臨した4サイクルの王者
- 24 ホンダV4市販車 1982-1996
- 30 エンジンと車体の進化を追う
- 38 カストロール・ホンダRVF 8 耐仕様を詳細に見る
- 42 公道試乗：丸山浩が語る3台のV4マシン
- 50 丸山浩のファイナル"F"チューン 第9回
- 52 中村のZ1000Mk II いじり 第2回
- 54 土方君のFZ750レーサー詳細 第2回
- 56 瀬谷カメラマンのH-ロスポーツスター改造記 第3回
- 58 工具の話 第10回
- 60 床の間ヒストリックレーサーを造る 第6回
- 67 第2特集：日欧6台のチューニングバイクとスペシャルバイク
- 68 日本：ブライトロジック、プレイントラスト、モトジャンキー
- 73 欧州：アイガー、L.P.、ウィリアムス、ニコ・バックラー
- 78 新車試乗：モト・グッツィ1100スポーツ・インジェクション
- 80 ヨーロッパスーパーモトカップと世界スーパーバイク選手権
- 82 アッセンを走ったふたつの日本チーム
- 83 '97年度デイトナツアーのお知らせ
- 85 バイカーズインフォメーション Part 1~3
- 88 第20回タイムトンネル
- 93 IFMAケルンショー
- 96 ホンダとスキのVツインスポーツを解説・考察する
- 98 New Models+IFMAの国産車 PART 3：スキ
- 101 技術者の横顔 第3回 スキの井口寛則さん
- 108 What's New? 新製品 イベント 告知 etc.
- 110 Europe Today ヨーロッパを中心とした海外ニュース
- 112 BBV 清たいバイクがなくなった
- 114 学校日記 What is deep?
- 116 Mail Box 読者投稿とクラブニュース
- 118 Race and Event レースとイベント情報ページ
- 122 Auto Jumble Readers (売買欄)
- 146 Auto Jumble Shops
- 154 無事、これ名人。黄色の工場レーサー その2
- 159 From The Office 広告索引! etc.

12

**BIKERS
STATION**

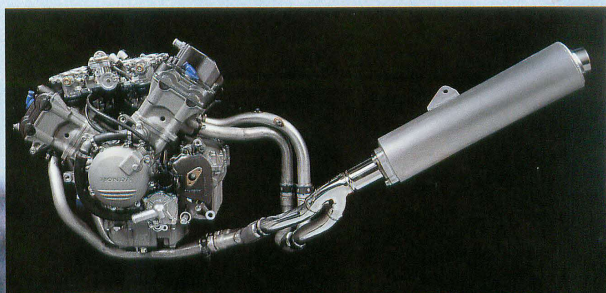
1996/12 December No.111

表紙：カストロール・ホンダRVF 8 時間耐久レース仕様
協力：HRC
撮影：平野輝幸

ホンダV4の



15年



レーシングフィールドが鍛えた高性能車たちの半生

近年のホンダ4サイクルスポーツモデルには、V4とバラレルが存在している
最近でこそCBRシリーズの充実によって後者に興味が集中しているが
我々は、1982年に登場し、今年で15周年を迎えるV4を今一度見直してみたかった
なぜV4だったのか、今日までの成長と実績、そしてその未来の姿を…

Photo : VEGA INTERNATIONAL

● 次世代へ向け、V4を選じたホンダ	P. 18
● V4のレース史	P. 20
● ホンダV4市販車 1982-1996	P. 24
● エンジンと車体の進化を追う	P. 30
● カストロール・ホンダRVF 鈴鹿8耐仕様車	P. 38
● 丸山浩が語る3台のV4マシン(試乗)	P. 42



RS1000RW (FWS)が走った1982年のデイトナ200マイルは、現在のRC45まで続くホンダV4の実質的なデビューといえる。そのポテンシャルは高く、一時はトップを走るほどだった(前ページの写真)。

次世代へ向け、V4を選択したホンダ

大型の空冷4気筒が絶頂期を迎えた'80年代初頭、各メーカーは次世代エンジンの開発に着手
ヤマハ、スズキ、カワサキはそれぞれバラレルフォアを進化させていくが、ホンダは
4サイクル車でのグランプリの制覇を目指したNR500の志と技術を受け継ぐV4を投入したのである

Photos : VEGA INTERNATIONAL and HONDA



1983年の東京モーターショーに展示された特別製のNR500。レース活動は前年に終了していたが5進化は続けられたようで、カーボン、チタン、マグネシウムなどの新素材が惜しげもなく導入されていた。

高性能追求の必然とNR500での実績がホンダにV4をもたらし

「1969年にCB750フォアを発売して以来、我々には、並列4気筒搭載車の実用化を行ったのはホンダだという自負がありました。70年代末には他の3メーカーすべてにパラレルフォアを搭載したモデルがラインアップされるという状況になってしまいました。そこで、再びホンダらしいアイデンティティを持つエンジンとしてV4が選ばれたと聞いています」

V4についてのインタビューの際、ひとりの技術者が登場の理由をこう語ってくれた。他社とは違う技術で高性能を目指すという点にホンダスピリットを強く感じる言葉だ。もちろん並列4気筒を否定するのではないことは、今日までをみれば明らかである。

さて、ホンダの独自性を示す役をもったV4は、後記する1台に非常に短期間で開発された。その陰には1台のマシンがあった。それは、1979年から世界グランプリに挑戦していたNR500である。

1967年を最後にグランプリ参戦を休止していたホンダがレースに復帰すると宣言したのは、71年12月。当時はヤマハとスズキの2サイクル車がGPの中心となっていたが、"他が2サイクルなら、ホンダは4サイクルで勝つ"として、NR=New Racingの開発はスタートした。当初の出力目標は130psとされたが、NRが参戦する500ccクラスは'69年からのレギュレーションで、4気筒/6段までとなり、'60年代に、2サイクル勢が2気筒ならホンダは4気筒、4気筒でくなら、5あるいは6気筒といった手段は使えない。そこで考え出されたのが、4気筒の超高回転化で高出力を目指すための、常識を超えた精研ピストンと8バルブによる効率の高いショートストロークV4エンジンだった。VというレイアウトがNRの必然だったともいえる。

精研ピストンを並列に配置すると幅が広くなりすぎるし、シリンドラの挟み角を90度にするには理論的には1次振動を打ち消すことができる（実際はキャブレター配置の関係で100度となった）。こうしてホンダV4は誕生したのだが、それまでホンダはモーターサイクル用のV4エンジンを手がけたことがなく、世界的にもドゥカティの空冷OHVプロトタイプ=アポロくらいしかなかったところに、レース用の、しかも精研ピストンである。これまでになかった概念に基づくパワーユニットは、ピストンやシリンドラ、ピストンリングを造る段階から試行錯誤の繰り返しとなり、吸排気系の取り回しなど、ひととおりの仕上がりにはまだ何年もかかり、悪戦苦闘の連続だったという。だが、それでもたれどたれとあきらめず取り組む者はいなかった。

困難を乗り越え、ついに79年8月のイギリスGP、シルバーストーンサーキットでNRはデビューを果たした（ライダーは片山敬済とミック・グラント）NR500だったが、現実厳しかった。2台揃って最後列からのスタートとなった決勝をわずかに数周リタイアする。その後の開発で、出力は79年の110ps前後から目標値の130psまで上がったと同時に耐久性やモックアップフレームゆえによくなかった整備性も向上、シャシー性能も大幅な変更を繰り返しながら高められていった。

NR500のプロジェクトには、将来へ向けた新しい技術の蓄積と人材の育成という目的が含まれていた。'50〜'60年代のGPレース参戦が、有形無形にその後の発展に貢献したことを踏まえ、NR開発グループは入社した若手で構成されたのである。そして、そうした目的があるからこそ、短期間で勝利を得るのではなく、大きな技術的飛躍をホンダは選択したのである。

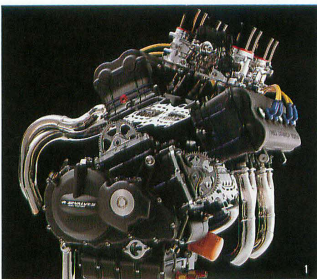
しかし、結局NRは'81年の全日本選手権（鈴鹿200km

を無給油作戦で走り切った。ライダーは故木山賢吾）と、AMAのラグナセカ国際レースの前日に行われた5周の予選ヒートレースでフレイティ・スペンサーが優勝を記録しているものの、GPでは1ポイントも獲得できないまま2サイクル3気筒のNS=New Sprintに主役の座を譲り、1987年にNR750として再びチャレンジを開始するまでサーキットから姿を消すことになる。

NRから市販型V4マシンへ

'70年代前半のホンダは、排気ガス規制や燃費に対する要求が厳しく、内部から4輪の開発を最重視せざるを得なかったが、内部からはこの影響による2輪の開発力低下を危惧する声も上がっていた。

そんな状況でも2輪の開発部門は水平対向4気筒のGL1000や並列2気筒のCB400T、クラシック並列2気筒のCX500、並列6気筒DOHC4バルブのCBXといったスポーツモデルを送り出していた。また、ヨーロッパの耐久選手権でワークスマシンRCBが76〜78年に



かけて圧倒し、その血脈を受け継ぐ機種として'79年にはCB900/750Fを登場させるが、以前のCB750フォアのように他を圧倒することはできなかった。

その理由は、冒頭にあるように4メーカーのフラッグシップモデルがすべて空冷並列4気筒であること、そして空冷エンジンの性能がほぼ限界まで高められて実力も拮抗していたことだった。そこで新エンジンを搭載する主力モデルの開発が急務とされ、それは他社も同様だった。'85年前後には、水冷前傾5バルブエンジンを使ったヤマハFZ750、空冷冷エンジン+アルミフレームのスズキGSX-R750、サイドカムチェーン式水冷4バルブエンジンのフワサキGPZ900Rなどが登場。しかしホンダは、ライバルよりもひと足早い'82年に新世代のマシンV4をデビューさせることに成功する。これもまたNRプロジェクトの恩恵だった。

ホンダが次世代のパワーユニットにV4の採用を決めたのは、いわゆるHV戦争と呼ばれるヤマハとの販売競争が白熱化していた'81年であり、翌'82年には250から750ccまでのV型エンジン搭載車が矢継ぎ早に発表されている。その背景にHV戦争が関係していたとはい

え、これほど早く車両開発を成し得たのは、NRで培ってきた技術があったからだ。特にエンジンは、ピストンや精研バルブの選いだけでNRの技術はほぼすべてがスライドできるため、出力向上や小型化はもろんのこと、強度や耐久性の問題ですらNRのデータからある程度の予測をつけることができた。

一方、車体のほうは、空冷並列4気筒よりもはるかにコンパクトなV4エンジンがシャシーレイアウトに自由度を生み、それが運動性能の大幅な向上につながった。これにより、エンジンパワーが中心だった時代から、出力とシャシーのバランスを重視する方向に移ったことで、V4の登場はホンダの市販車開発における大きな転換期になったといえる。エンジンとは異なり、この時代のシャシーにはGPマシーンと同じ技術を移植することはなかったが、NRやNSが採用した16インチホイールやサイドパイプ式ダブルクレードルフレームの導入は、車体の性能を高めると同時に、「高燃費なV」というイメージを与えることに寄与している。

もちろん高出力が狙えて前面投影面積が小さいという利点の反面、V4にも問題点はある。なかでも最大の難問は、前後に分かれたシリンドラによる部品点数の増加に伴うコストの上昇と、補器類の複雑な配置であった。しかし、前者は製造行程の工夫によって並列4気筒並みとし、後者はNRで得たノウハウで解決した。

だが、NRがあるとはいっても1年という開発期間はさすがに短い。そこでホンダは、次世代を担う若手が経験を積むためにNRを手がけていたのに対し、セイバー/マグナは短時間で完成度の高いものを送り出すために、開発スタッフをベテランを加えたメンバーで構成した。またその一方で、NRとは別の丸ピストンを使ったV4レーサーを並行に走らせることで、相互の開発速度を高めることを狙ったのである。

こうして、世界初の市販V4モデルであるセイバー/マグナのデビューにさきがけて丸ピストンのRS1000RW（通称FWS）が'82年のデイトナ200を出発。フレディ・スペンサーが2位となって高い実力を見せつけた。スペンサーとRS1000RWの走りは同年暮れに発表されたスーパースポーツVF750Fの広告に登場している。

ここから今日までの話は次ページ以降に詳しくいいますが、常にクラストップの高性能実力を発揮し続けたV4は、加えて「V4=ホンダ」という図象をも定着させた。だれも成功させたことのないオートバイ用V型4気筒の実用化によって、より高い性能の実現を目指した、NRを発端とするV4プロジェクトは、まさしくホンダスピリットの継承でもあったのだ。（佐々木哲也）

（参考文献：「いつか勝てる」 富樫コー著 徳間書店）

①'82年でレース参戦を終えたNR500だが、その後も排気量を750ccに拡大して開発は続き、'87年には丸ピストン4時間耐久やオーストラリアのスワンシエリズに参戦。そして'89年の東京モーターショーでプロトタイプが発表される。エンジンは101.2×50.6mm（φ75.3mm×74mm）×42mmの748.2ccで、カムギアレイアウトは500のエンジンターナーから右側に移動。レーサーとは異なり直線部分を持たない「正規規格包装箱」ピストンやPGM-FI燃料噴射システムを採用する。最高出力はフルパワーで130ps/11500rpmを発揮した。

②93年に発表されたRVF/RC45は、それまでのRC30に代わるレーシングターンのベースモデルとして、また翌年から本格化が始まるスーパーバイクも考慮して開発された。より高出力化を狙って、ボア×ストロークをそれぞれ載った70×48.6mmから72×46mmに変更し、φ46mmのPGM-FIを採用。同時にクラッシュボックスも採用した。

③'82年に登場したホンダ初のV4エンジンモデル、VF750Sセイバー。シャフト駆動のツリーリンク機構で、当時としては珍しいショートストロークと注目された。リアサスはリンクを採用。④セイバーと同時デビューのアメリカン、VF750Mマグナ。エンジンはセイバーと同じだが、フレームを含む車体は専用設計。現在には、VF750Fのワークユニットを搭載するマグナが販売されている。



V4栄光の軌跡 頂点に君臨した 4サイクルの王者

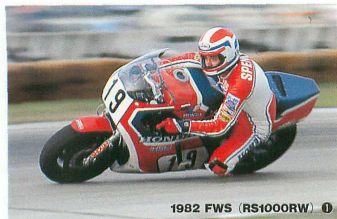
とにかく強すぎた。ライダーにも恵まれたが
それを生み出し支え続けてきたのは
エンジニアやメカニックの情熱だった
NRで果たせなかった夢への思いは
スーパーバイクや鈴鹿8耐の歴史を塗り替え
4サイクルを急速に進化させてしまった

Photos : VEGA INTERNATIONAL,
Teruyuki Hirano and Tomoya Ishibashi
Text : Tomoya Ishibashi



1984 VF750F

●若きアメリカンを育てたAMAのVF、VFRスーパーバイク



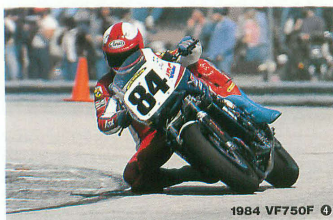
1982 FWS (RS1000RW) ①



② 1982 FWS (RS1000RW)



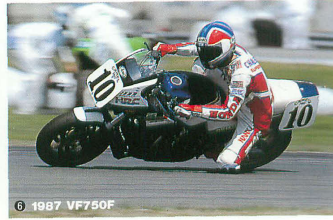
③ 1984 VF750F



1984 VF750F ④



1985 VF750F ⑤



⑥ 1987 VF750F



1987 VFR750F ⑦



1987 VFR750F ⑧

●トップライダーが勝利を得たRS、RVF、そしてRC30/45



1986 VFR750F



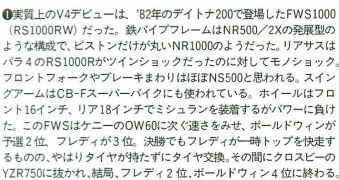
1988 VFR750F



1991 VFR750R RC30



1996 RVF RC45



1985 RVF 13



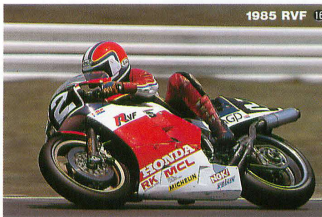
1983 RS850R 14



1984 RS750R 15



1985 RVF 16



1985 RVF 17

①実質上のV4デビューは、'82年のデイトナ200で登場したFWS1000 (RS1000RW) だった。鉄パイプフレームはNR500/2Xの発展型のような構成で、ピストンだけが丸いNR1000のようだった。リアサスはパランのRS1000Rがツインショックだったのに対してモノショック。フロントフォークやブレーキまわりにはほぼNS500と思われる。スイングアームはCB-Fスーパーバイクにも使われている。ホイールはフロント16インチ、リア18インチでミシュランを装着するがパワーに負けた。このFWSはケニーのOW60に次ぐ速さをみせ、ボールドウィックが予選2位、フレディが3位、決勝でもフレディが一時トップを快走するものの、やはりタイヤが持たずにタイヤ交換。その間にクロスビーのYZR750Jに抜かれ、結局、フレディ2位、ボールドウィン4位に終わった。

②開幕戦FWSはフレディとボールドウィンの2人に与えられ、パラ4にはピエトリ (モリウキのアルムフレーム) とワイズが乗った。

③750ccレギュレーションとなった'83年、VFスーパースターが登場。開幕戦デイトナでスポーツ参戦のフレディがVFでデビューさせた。その後モールドウィンやワイズが転倒し、ホンダの乗組員にみえたが、マシントラブルや転倒で、後半はマシー・カワサキGP2のレイニーが連戦連勝しチャンピオン。翌'84年デイトナはまたフレディが優勝。フレディの活躍は他車より高速型エンジンテスト (写真のベラスコが造ったショートカット)、前後ホイールはコムスター。

④VFで'84年チャンピオンとなったマール。NS/NSR用のフロントフォークやブレーキを使う。ラジエターのダクトも大型化した。

⑤元AMAのトップモトクロスライダーだったワイズ、これはフロントフォークなどがボールドウィンのマシンより'83年型に近い。

⑥'87年、チャンピオンはスーパー1000クラスでボサドしたフレディ・スミス。サレーンが来ないファクティの'85年型VFを走らせていた。それ以前にもVFに乗っていた'88年にはVF1に乗る。

⑦フレディは'86年デイトナで'83年から続いているデイトナ連勝を4に伸ばすはずだった。それは新型VFRのデビューウィンでもあったけれど、体調不良などの理由で欠場。翌'87年は予選でポールポジションを獲得したものの、フィールドのヘアピン (ホースシュー) 立ち上がりで他車と等しい。それを避け切れずクラッシュ。骨折して決勝DNS。結局フレディのVFRによるレース参戦は3回に終わった。フレディの'87年型はTT-F1のRVFに等しいエンジン性能で、レイニー用より明らかに速かった。また、同型マシンで徳野やガードナーが全日本へ参戦した。フロントフォークは443mmで、エンジンは1mmオーバーの711x48.6mm、769.7cc。ホイールはHRC製のマグネシウムだ。

⑧'87年のデイトナに優勝したレイニーは、ロブ・マシー(右、カワサキはレース休中だった)とスーパーキー、エドモンドソン(左)といふ2大チューナーに支えられていた。レイニーのVFRは排気系にスポンサーであるカーカーを使い、HRC製のRVFと同じ左出しに對して右出し。ただ、カーカーのパワーはわずかに少なかったようだ。

⑨'86年左出しマシンのレイニー、フロントセッティングはまだ平板。⑩ショバートのVFはRS750Dを駆ってホンダ・ダートトラックのエースとして活躍し、ダートでは'85-87年のチャンピオン。GP500が目標の彼は早くからスーパーバイクに乗り、'88年にスーパーバイクチャンピオン。青/黄色のセッティングは当時シリーズスポンサーだったキャメルのカラーで、ダートとロードの総合ポイント (前後レース) で決めたキャメルプロのチャンピオンを示す ('88年もキャメルプロのチャンピオン)。ダートはスウェット・バーナーが初タイトル。マシーの前身はほとんどRC30 (当時RC30はAMAを走れなかった)。⑪RC30はAMAで'90年から登場し、'91年デイトナではミゲルが優勝。優勝したフレディも最終戦アイア市の市場店コースでAMAでは'85年デイトナ以来の優勝。'92年テキサスでも勝って8勝にやって

来た。このころのサポートはソープラザーズで、メカはベラスコ。

⑫ミゲルの父はカワサキの名ライダーだったイボン・デュハメル。その血統から走りはワイルド。コーナー立ち上がりではRC45でフルカンターを決めタイヤスモークを上げる。TT-F1のRVFは'80年代後半にヨーロッパの24時間耐久を走ったこともある。USヨシムラにいたり、カナダ年初のGP500ライダーとなった。マシー・カワサキに乗ったりと移籍が忙しい。最近ではAMAでモースキー・ジョー(キャメルのキャラクター) カラーのアモホンのエースとして活躍し'95年チャンピオン。RC45はテクニカルスーパーバイクのヨムラ2本出しエグゾーストシステム。基本仕様は全日本と同じだが、ミゲルは可変ファンネルの出力特性が弱めでないらしく、外しているものも少ない。

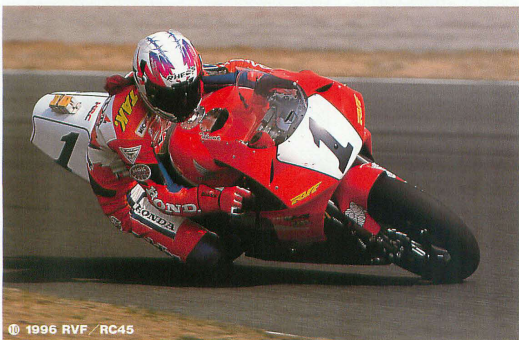
⑬'85年RVFは片持ちプロアーム仕様を試験採用。ホイールは「4輪用を流用」といわれたスボークの多いコムスター。写真は世界耐久仕様で、この年は同時チスینگアームでも行っていた。

⑭'83年TT-F1/耐久にデビューしたV4、RS850R、STDの70mmボアから5mmオーバーにした。まだ1000cc規定だったけれど、翌年をにらんで850で臨んだ。市販レギュラーも500万円で販売された。

⑮'84年型RS750R。この年からTT-F1は750cc規定となった。マフラーは2本出し。フレームはアルミ角断面のダブルクレードルだが、ツインチューブの前部側に入えるスチアリングヘッドからピストまでの直線的な構造だ。ポルトルフィン/マーシャルが8勝で優勝した。

⑯'85年型からRVFはアルミツインチューブを採用。プロアームは耐久でのタイ交換の有利性を確認。もとはフルで注目された機体だ。

⑰'95年8勝。ケニー・フザーのFZRを盗うガードナーのまさぐれの中へ飛び出していた。その最速が速いだけの平均46.6時58分58秒エンジンブロー。奇跡の逆転でV4は8勝2連勝。マシーは同時チアーム仕様だった。



① 80年代の初め、徳野プラザーズの政樹(「傳人」といえばカワサキに乗り8勝で大幅に暴れた豪傑ライダーとして有名だった。その徳野政樹はホンダに移籍し、V400ccに貢献。'85年8勝では台風で6時間に短縮された'82年の飯島克雄・初原紳治以来3人目の日本人優勝者となった。けれど徳野の心は複雑だった。自分が乗るはずだった最後の走行をガードナーが交代せずに走ってしまったためである。カワサキ時代の徳野なら激怒したろうが、このときはゲストライダーのガードナーを立ててグッとこらえた。全日本ではTT-F1/F3でV4に乗った。

② '86年、RVFはその後ずっとホンダの看板でもあるプロアームを全車に採用した。耐久ではタイや交換の時間短縮が目的で、この頃からクイックリリース機構が本格化していき、排気量もサイレンサー1本出しの集合タイプで統一。フレームはアルミシリンダー。'86年の8勝はサロウ・兄弟の弟・ドミクがガードナーと組んで優勝し、ホンダは3連覇(ガードナーは優勝)。ゼッケンには却明で見やすいように発光するものも採用。ラジオエアーはラウンドタイプ。このラウンドラジエターの他にも、バルクトリミッター、カムギアレイン、水冷オイルクーラー、アルミツインチューブなどはホンダ独自の機構でもあり、同時に、NR0開発で得た技術と経験の産物なのだ。NRグループにいたエンジニアは、これに前代目バイク用NR750開発を密かに進めていたけれど、レギュレーション変更で出場機会を逃した。この次のNR750は'87年ル・マン24時間に出場(無制限クラスがある)したマシンよりはるかにパワーがあったらしい。だからデイトナの31度バ

ンクを全開で疾走するNR750が本当に見たかった。

③ '86年日本グランプリ(世界GPではなく全日本最終戦)にやって来たマン島の王者ダンロップと、'86年型RVF。世界TT-F1やイギリス国内を85年スズカで走ったダンロップは今もマン島TTレースを走り続けている。

④ '90年型RVFと宮崎祥司。宮崎はもとスズキの社員ライダーでヨシムラにも乗った。その後'87年からRVFに乗り、'88年は全日本チャンピオン。このころのRVFは車重が120kg台と異様に軽く、他が軽くても145kg台もあったから、別格の存在だった。コーナーからの脱出加速、切り返しは当然有利。これと軽い750cc 4ストロークマシンは過去にも例がない。また'90年型は前立フォークを採用。カウルサイズには無数のドリルホールがあり、切り返し時の空気抵抗低減を狙った(冷却効果もあった)。このころからRVFは、GPライダーが気に入る乗って違和感がないようにGPマシンに近いインドリングを揃えていった。

⑤ '93年最後のTT-F1仕様RVF。この年いよいよTT-F1が廃止となり、全世界的に4ストロークレーシングの最高峰はスーパーバイクへ移行する。8勝には引退していたはずのロソック・ホンダが出走。ベアは全日本500にプライベーターNSR500を走らせていた。1時間目、ローニンがトップでピットインするはずだったが、逆バンクでオイルに乗ってまさかの転倒。その後、日本の好走者やロソックの痛みをこらえてのガンバリがあって2位。ローニンはこの年の暮のデイトナでヤババ(OW01で優勝)に乗ったのに、夏にはホンダという離れワザだった。RVFの集大成となったこのモデルは完全なラミアア加工を採用。前年までの燃料ポンプはストロークの原因とならぬ廃止。その代わりタンクブリーザーに電気信号(閉塞信号)を開閉するVLPを設け、燃料の逆流による損失を防ぐとともに、VLPを利用してタンク内を加熱し、燃料蓄滞を促進するなどガス対策に力を注いだ。けれど、日本人チームのメーソンはこれが原因で遅れるという数回故障を喫った。タイヤはフロントに16.5インチ、リアに17インチのビッグタイヤがトライされた。ミシュランの16.5インチ(13/60-420)は、GPでシュフツツのレイトブレーキング用に開発されたもの。リム幅は通常の3.500インチ、アープ・カヌーロローニン/佐本用いた3.375インチという特殊サイズを用意。リアのビッグタイヤは外周がSTDの17

ンチより約30mm大きい19/67-17。ブレーキはカーボンディスクを使用した。燃費も軽く7km/ℓをマーク。総合性能は群を抜いていた。

⑥ '89年の24時間耐久仕様RVF。ピエラ(前)は近年の耐久王者だ。かつてRCBがそうだったように、V4も24時間で数々の勝利を収めた。

⑦ '88年から始まったワールドスーパーバイク。ここでもマールゲルとV4=RC30は2年連続チャンピオン獲得。けれど、この後ドゥカティが徐々にポテンシャルアップして(85/88/92/95/99)、ラッセル・ZXRによる'93年以降は王者を独占する。RC30はパワフルにも不利となり、途中左右2本出しマフラーなどもトライした。

⑧ それまでカワサキで活躍し、'93年8勝もラッセルと組んでカワサキに8勝初優勝をもたらしたスライトが、'94年はホンダに移籍。ちょうどRC30からRC45に交代した年だった。スライトは'94年(ポール)、'95年(同田)と8勝に優勝。RC45はRC30から大きく発展し、PGM-FI(電子制御噴射)機。TT-F1はすべてキャブ仕様の4輪F1で採用した可変ファンネルも持つハイテクマシンとなった。

⑨ 以前はV4で世界TT-F1を制し、ワールドスーパーバイクではドゥカティ916(955/996)で'94、'95年チャンピオンとなったフォガティは、'96年に古巣ホンダへ戻った。しかし思うようなレースができず、8勝でトップを走りながら転倒。'97年は再びドゥカティに乗る。

⑩ 青木兄弟の次男・拓磨は、全日本スーパーバイクのエースライダーとして'95、'96年のタイトルを獲得。この間RC45も流行の16.5インチタイヤなどをテストしたが、結局前後17インチで落ち着くことになり。また、'96年5月からオイルクーラーは水冷式から空冷となり、'96年型はフロントフォークの改良や前後バンプスを見直しで、アンダーブラケットが側面3本組みから2本組みに変更されている。

⑪ '750ccとともに'80年代のTT-F3クラス(400cc)を圧倒したRVF。山崎一(写真)が'85、'86年、田口益盛が'87年にタイトルを獲得。TT-F3は'89年から規定が変わり、RVFを含む各ワークスマシンは'88年限り(塩塚がV2Fに乗りチャンピオン)で姿を消した。



青年たちを世界へ導いたV4のパワー

聞き慣れたバラレフの音と違って、V4の排気音は低くもって無愛想だった
高性能に聞こえない。でも速くて強かった。そして、開けつきのいいあの青年たちは
路面に黒々とブラックマークを残して、いつの間にか世界のスターになっていた

本当に乱暴な言い方をすれば、ホンダの750cc V4マシンは、デビューした'82年から、ずっと4ストロークレーシングのトップに君臨し続けている。こんな長寿なレーシングエンジン、4輪F1のコスモスDFVぐらいかもしれない。まあ、V8のDFVは今年チャンピオンになったデimon・ヒルのお父さんグラハムの時代の'67年からデビューだから、V4がその域に達するにももう少し時間が必要かもしれない。とはいえV4は、スーパーバイクでもTT-F1でも、いつの時代も圧倒的なパワーを誇った。最初は高性能ならぬ例のブォーンという少し低くてこもったような排気音がとても奇妙で、当のライダーやエンジニアだって、「あまり速そうじゃないのに、なんだかいつの間にかスピードはとんでもないだよ」「あれがいい音に聞こえるようになったのは、やっぱりずっと勝ってたから」などと言っている。

V4の先祖というか生みの親は、オーバルピストンのNR500だ。V4といふエンジンレイアウトも基本構造もそうだし、材料から各部類、フレーム、サスペンションなどの車体まわりまで、NRはいかなる財産を残した。ただ違っている、NRめいかに高性能なエンジンが回っている（2万回転以上だ）という悲劇のような排気音だったのに対して、九ピストンのV4とはとにかく音が低かったことかもしれない。NRの音は、'60年代のホンダGPマシンたちの思いつく、悲壮な使命感に満ちていた。でも、九ピストンV4は無愛想だった。

V4はアメリカのフォーミュラ3（2サイクル：750cc、4サイクル：1000cc）でデビューした。アメリカ名はFWS1000（RS1000RW）。NRで採用したマクストンのような鉄フレームに、オーバルではなく九ピストンの、500ccではなくその倍の1000ccで戦っていた。そして、音は低かったけれど速かった。ケニー・ロバートのデイトナ用クエア4、ヤマハOW60（668cc）より、前からだとスリムに見えることも驚いた。デイトナ200で、FWSにはフレディ・スペンサーとマイク・ボールドウィンが乗った（余談だが、ロバート・ビエトリのデイトナ200用マシンは2本3000ccのモリワキアルミフレームにバラ4＝RS1000の超スプリット用を載せた）。また同じ年の鈴鹿には、RS1000RWにワイン・ガードナーが乗って現れた。

'83年、AMAスーパーバイクがそれまでの1025ccから1100ccのボアが可能なる750ccに改定されると、VF750Fは他を完全に圧倒し始めた。なんたって唯一の本音。この年こそヤマハワサキGPZに乘るウェイン・レイニーにタイトルを取られたものの、スピードではなかった。ファクトリーとしての'83-85年まで、そしてこの間やこの後の純粋パイレーサー、ファクトリーマシンを引き取ったライダーを加えると、VFに乗ったライダーは相当数に及ぶ。

VFスーパーバイクに乗った主なライダーは、フレディ・ボールドウィン、ビエトリ、フレッド・マケル、デビッド・アルダグ、ウェス・クレーン、ババ・ジョーハート、ダグ・チャンドラー、ロン・ハスラム、ステイブ・ワイズ、ルーベン・マックマター……。あまり知られていないが、コシンスキーもそう。

コシンスキーがスーパーバイクの上位に顔を出したのは'84年。このときもVF。'85年最終戦デイトナの3位もVFだった。'86年分は、ご存じのとおりヤマハなりして、スーパーバイクはFZに変わった（年齢制限が厳しくってデイトナは不出場。この直後に18歳になった）。CB

同様VFもフレディの印象が強いけれど、本当の主役は、'84、'85年チャンピオンのマケルだった。

VFの次に登場したVFR750Fは、ウェイン・レイニーを本物に育てた。レイニーは'87年にAMAのタイトルを取るに、終生のライバル、スズキのケビン・シュワツとともに'88年からグランプリへ旅立った。

VFRには、レイニー、マケル（'86年チャンピオン）、ジョーハート（'88年チャンピオン）、チャンドラー、ジョン・アシュミードたち。アシュミードはプライベートながら'89年のデイトナ200で優勝して、みんなを驚かせた。フレディは'86年のデイトナにエントリーしたものの欠席。'87年はボールポジションだったが、予選で転倒に巻き込まれ決勝はDNSだった。

TT-F1では'88年から登場するRC30は、AMAではホモログの関係で'90年から走った（OW01も同様）。RC30には'90年デイトナ優勝のミゲール・デュハメル、フレディ（復活して2勝）、トム・キップ、マイク・スミスなど。珍しいところではクーリーがモリワキカラムで走ったこともあった。ただ、限定販売のRC30や



OW01をホモロゲートしたことは、それまでの、みんなが乗っているバイクの代表というAMAスーパーバイクの基本姿勢を変えてしまったといえなくもない。

RC45の登場は'94年（今度はAMAも世界と同時に）。ミゲール（'95年チャンピオン）やステイブ・クリベ、スポート参戦のダグ・ボレーンが乗った。残念なことにRC45はRC30より少数となって、'96年のデイトナではRC45の2台だけだった。

マニアにとって、V4といえはAMAスーパーバイクのVFやVFRかもしれないけれど、世界的にみればTT-F1のRVFだ。RVFは強く、そして完成度が高く、しかも着実に進化した4ストロークレーシングマシンは珍しい。全日本と世界のTT-F1、同じマシンを使う耐久でRVFは、ほとんど毎年チャンピオンかピッケルレースに優勝している。TT-F1が'750cc（'90年までは1%オーバー）となるのは、AMAから1年遅れての'84年。ホンダはこの変更を見越して、'83年には750ccのVFから5mmボア・アップのRS850Rで戦った。そして'84年他メーカーがバリエーションや新型マシンの開発に手回取るとの尻目に、RS750Rに乗るジェラルド・ゴードレイノバトリック・イゴアが世界耐久を制

覇。8耐でもマケル／ボールドウィンが優勝。'85年は車名がRVFになってイゴアは連覇。8耐もガードナー／野野村が奇跡の優勝（FZRのケニー／平はリタイア）。ガードナーはその後、'86、'91、'92年と勝って8耐史上最多の4勝。もちろんすべてV4だった。

世界耐久では、FIMカップとなった'89、'90年にアレックス・ビエラ、'95年にステファン・メルデンス／ジャン・ミッシェル・マテオリ（RC45）でチャンピオン。スプリントのTT-F1ではマン島の英雄、ジョー・ダンロップが'83-86年（'82年はバラ4で）、カール・フォグディが'88、'89年（この年で世界TT-F1は終わる）にチャンピオン。8耐は結局RSでの'84年、RVFでの'85、'86、'89、'91、'92年、スーパーバイクのRC45での'94、'95年と8勝。RSと'85年型RVFがVF、'86-87年型RVFがVFR、'88-93年型がRC30をそれぞれベースとしているが、TT-F1はエンジン形式やエンジンの一部のキャスティング以外、ほとんど改造できるから、ベース車はあっても完全なレーシングマシンと考えるとまあいい。

ところで、TT-F1のV4の中で最もとがったモデルは全日本の'88年チャンピオンとなった宮崎祥司の乗ったマシンだった。チタンやマグネシウムをふんだんに使った超軽マシンは、車検オフシャルも驚く120kg台！であり、もともと強力なエンジンもあって、最高速はもちろん、コーナーからの脱出加速は別世界。全日本では、その後'90年に岩崎加津雄が、'91年に宮崎がチャンピオンを獲得するけれど、あの'88-89年あたりの異様に軽いマシンとは違っていた。

RSやRVFには、ガードナー、イゴア、コードレイ、ドミニク・サロン、マイケル・ドゥーラン、ダリル・ビーティ、エディ・ロビンソン、フレディ、ニール・マッケンジー、マケル、ボールドウィン、徳野、阿部孝夫、宮崎、三浦晃、岩崎、八代俊二、木下恵二、辻本聡、伊藤真一、武石伸也、大島正、前田淳、鶴田健二、青木寛篤／相澤、ダンロップ、フォグディ、ステイブ・ヒュースト、ミゲール……と、ホンダ系のほとんどのライダーが乗った。専門職以外のライダーが多いのは、やっぱり8耐のおかげだろう。

また、'88年から始まったワールドスーパーバイクでは、マケルが'88、'89年とRC30でチャンピオン。マケルは結局AMAで3回、世界で2回タイトルを取っているが、すべてV4に乗ってのものだった。

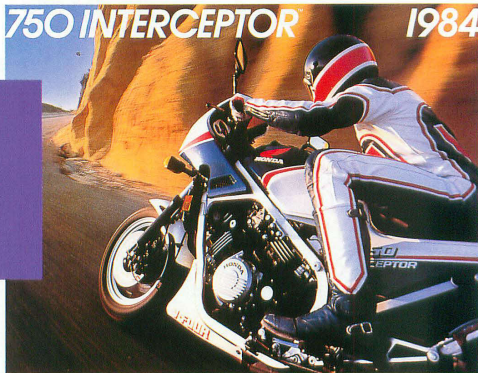
'94年からTT-F1に変わって4ストロークレーシングの最高峰スーパーバイクになったのをきっかけに、V4もRC30からRC45に世代交代した。RC45では相澤が全日本で'95、'96年チャンピオンを獲得し、8耐でも'94年（ダグ・ボレーン／アロン・スライト）、'95年（スライト／岡田忠之）を連続優勝。

去年あたりから、V4は1000ccのVツインに交代するのはという噂が絶えず、この秋にはVTX1000Fの発表もあって、来シーズンが最後という話すら出た。Vツインのような2気筒同様のV4ピッケルレーシングの噂だとしても、ホンダはグランプリで2ストロークのV4とV2を走らせているし、4ストも一時期はバラ4とV4の両方だったこともあるから100%否定はできないけれど、変な音も思っているV4サウンドも、もしなくなるとしたらやはり寂しい。V4はドカのリズムと並んで個性性的。スーパーバイクは、やっぱりいろんなカタチと音のバリエーションが、たくさん交じって走っていてこそ面白いと思うのだ。（石橋知也）

ホンダV4市販車 1982-1996

現在ではレーサーのイメージが強いホンダのV型4気筒ではあるが15年の歴史を振り返ると、アメリカン、ツアラー、そしてレーサーレブリカとさまざまなモデルがあり、そのどれもが今なお強烈な個性を放っている

Text : Kazuo Ozeki



400ccから1100ccまで、ホンダV4モデルの歴史を展望する

■'77年12月9日。この日はホンダにおけるV4パワーユニットのプロローグといえよう。6気筒のCBX、ホンダ初のVツインであるGL500の発表の席で、突然当時の社長であった河島喜好が、「79年からの世界GPロードレースへの復帰を宣言。しかも、革命的メカニズムのマシンを送り込むとつけ加えたからだ。」

'68年以降、GPマシンを持たなかったホンダには10年ものブランクがあった。すでに時代は2サイクル主体となり、500ccクラスにおいては130ps以上を必要としており、2サイクルの500cc 4気筒といえども1万回転近くを常用、ホンダが同一出力以上の4サイクルで挑戦するためには、2万回転/も回る500ccユニットを造る必要があったのだ。ホンダには4輪のF1で、90度V12、78×52.2mm、2993.2ccユニットを手がけた実績があった。このボア×ストロークはVツインのGL500と同一。つまり、超高回転化を含む4輪の技術によるGPレース参戦へのヒントがGLに秘められていたのだ。GP復帰のために'78年にスタートしたのがニュー・レーシングことNRプロジェクトで、技術陣はFIMルールの「500ccは4気筒まで」について検討を重ね、新しいV4エンジンのレーサー造りを開始した。

V型90度のレイアウトによるメリットは、理論上は1次振動が発生せず、並列配置より「高回転が可能」

となることだった。CBX1000の設計段階でもV型多気筒が企画されたことがあったのだが、開発に時間を要することから、実際には、レーサーはNR、量産車ではVFとしてV4が登場することになる。

また、当時の企画思想上の問題もあったはずだ。CB750フォアの登場後、他のメーカーから類似したパラレルフォアが出現、海外のジャーナリズムから、UJM＝ユニバーサル・ジャパニーズ・モーターサイクルと呼ばれ、「日本車はどれを見てもスタイルやエンジンレイアウトが同じで区別がつかない」と酷評された…。6気筒のCBXやV2エンジンの投入によって、ホンダが新しい日本車のイメージを造ろうとしたのも事実といえよう。'68年に登場した最初のCB750フォアのようなセンセーショナルなモデルが日本車に必要と考えていたのである。'80年代初頭の、V2/V4車群の大量投入は、それゆえだったとも考えられる。

だが、「79年から走り始めたV4レーサー、NR500の実戦におけるリザルトはリタイアばかりだった。しかし、'81年からは国内出走が開始され、4月の日本GP4位、6月の鈴鹿200kmで堂々の優勝を飾り、NRの目的の一端は達せられたのである。そして'81年10月、アメリカのパイクイベント、アスペンケードの会場にて、'82年モデルとして、RC07＝V45セイバー、RC09＝V45マ

グナを発表。ヨーロッパでは同車は、VF750SC、VF750Cカスタムの名でリリースされた。

748.1ccの水冷DOHC 4バルブユニットは、70×48.6mm、ボア×ストローク比0.694という、GL500同様に0.7以下となる超ショートストロークを持つ。360度クランクで、その一体クランクの中央部に2つの前後気筒用カムスプロケットギアを持ち、シリンダーとアップバークランクケースが一体化された手法は、「74年型GL1000、'78年型GL500と同一手法で、ホンダのみが採用していた独特のメカニズムといえた。

78ps/9500rpmを発揮したセイバー／マグナだが国内仕様は'82年4月からの自主規制値に合致させた72ps、6段ミッションのトップがオーバードライブとして考えられており、両車とも後輪の駆動にシャフトを用い、ツーリングユースを主目的としたことは明らかだった。だがホンダ技術陣のV4に対する目的は他にもあった。「NRに匹敵する市販型スーパースポーツ」という夢からそれは生まれる。セイバーの高級モデルとしてVF750Fが'83年モデルとして登場。このモデルにはレーサーとしての素質が加えられていた。

RC30、RC45などのマシンの基礎は、NRプロジェクトと'82年 Daytona 出場のFWSですでに築かれていた。それではホンダV4のすべてを追うことにしよう。

●'82～'83年 セイバー、マグナから始まったV型4気筒時代の幕開け

①VF750S SABRE



②VF750C MAGNA



③ VF750F



⑤ VF400F



④ VF750F V45 INTERCEPTOR



■'80年代初期、ホンダV4エンジンの登場とともに、日本の各メーカーに「水冷Vブーム」がもたらされた。ヤマハのXZ550/400(V2)、XVZベンチャーやVマックス(V4)、ススキの800/1200ccマドラやカバルケイド(V4)、イントルーダー(V2)、カワサキのVNバルカン系(V2)である。だが、スーパースポーツ、そしてレース用としての「V」にだれも手を出さなかった。言い換えれば「手を出せなかった」ともいえるだろう。V4のレーサーともなれば、カムやヘッドへの手間がバラレールの2倍近くかかる。結果的に並列4気筒のほうがエグゾーストシステムやキャブレターなど、吸排気的面でもコストがかからないわけだ。だがホンダには、NRでの「V4はメインテナンスが困難」という噂を一気に消す必要があった。それゆえ、レース活動を「CBよりもVF」で進めることを発表した。'82年のデイトナ200にF1レギュレーションで開催された、ホンダは新鋭車FWS(RS1000RW)を導入。78×53.6mm、1024.5ccの排気量で150ps/11000rpm、10.6kg-m/9000rpmをマーク。レースではヤマハYZRの

グレアム・クロスビーに1位を許したものの、2位フレディ・スペンサー、4位マイク・ボールドウィンと2台のFWSが上位に入った(3位はRS1000)。この成功がVF750Fに発展したといえるかもしれない。

'83年2月よりV45インターセプターの市販が開始された。フレームはFWSのルパイパから角パイプとなり、AMASーパーバイクへの参戦を考えた約39mmアンチダイブ付きフロントフォークとアルミスイングアームを装備。F:16、R:18の「コムキャストホイール」、NR、FWS録りのバックトルクリミッター、ツインラジエーター装着など、VF750FはそれまでのCB-Fと比較すると「異次元」のマシンであるといえた。

3月にはデイトナワークスマシーンが生み出された。ベースはHRC製耐久レーサーRS850Rで、75×48.6mm、858.8ccから、135ps/11500rpmを発揮。市販価格は一応500万円に設定された。セイバー/マグナにはじまるホンダV4系は、カム駆動型式をギアトレインに変更できる工夫がされていた。インターセプターのレーサーも、もちろんカムギアトレインを採用。ビス

①VF750S SABRE(RC07) 69万5000円 シャフトドライブ車ながら、6速にオーバードライブレシオを持つスポーツツアリング車として海外で注目されたホンダ初のVフォア。国内向けは'82年4月発売。70×48.6mm、748.1ccから、72ps/9500rpm、6.1kg-m/7500rpmを発揮。輸出は78ps、6.8kg-m。'84年にはVF750F系カム採用で、86ps、6.9kg-mとなる。輸出仕様はゼロヨン12.37秒、最高速209km/hを実測。
②VF750C MAGNA(RC09) 67万円 セイバーのアメリカンモデル。エンジン、ミッション①2.294 ②1.619 ③1.291 ④1.074 ⑤0.896 ⑥0.750 は間一だが、最終減速比はマグナのほうが高い。セイバーより5kg軽く、219kg。燃料タンクはメインとシート下の2カ所。
③VF750F(RC15) 74万8000円 V4スーパースポーツとして、フロント16インチ、前後ディスクブレーキ、ゴールドコムスターホイールを装着して'82年12月に国内登場。耐久レーサーRS850Rのベース車といえる。クラッチへのバックトルクリミッターを装備に伴い、1次減速比は1.19・2.15となった。ミッションは①2.733 ②1.895 ③1.500 ④1.240 ⑤1.037の5段で、FWSやRS用キットの装着も可能だった。キャブレターは新型の32mmVD61を採用。72ps/9500rpm、6.1kg-m/7500rpm。車重は218kg。フレームはアルミ風の角パイプスタイル。
④VF750F V45 INTERCEPTOR(RC15) 3.498ドル サイドカバーのロゴ、シェルフホワイトとキャンディレッド(ブルー)の塗色。6本スポークのキャストがU1専用車の証。輸出向けはカムがS系の、IN:5-40、EX:40-5から、IN:8-40、EX:43-7となり、点火系も一新。90ps/10500rpm、7.4kg-m/7500rpmとなり、ゼロヨン11.42秒。最高速208km/hを実測。AMASーパーバイクでの活躍がうかがえる。
⑤VF400F(RC13) 52万8000円 '82年10月のオリシノーで発表。国内では12月から販売。55×42mm、399.1ccから、53ps/11500rpm、3.5kg-m/9500rpmを発揮。これに6段ミッションを組み合わせた。

トンにはアルミ鍛造、チタン製コンロッド/バルブを組み込み、ドライクラッチとバックトルクリミッターを装備していた。公称115~120ps/12500rpmだが、AMA用は150ps/14000rpm/といわれている。

VF750Fと同時デビューしたVF400Fも、レーサーとしての素質を備えての登場といえた。日本におけるF-3用としてCBX400よりも高い潜在能力を持ち、「スタンダードでOK」というライダーもいたほどだ。また輸出用としては、350cc以下は輸入禁止だったイタリア、税制や関税率からフランスやドイツへも出荷された。CBX400と同じ、55×42mm、399.1ccながら、性能は、53ps/11500rpm、3.5kg-m/9500rpmと上回った。国内仕様と輸出仕様(55ps、3.6kg-m)の差はわずかだった。カム駆動はシングルローラーチェーンだが、VT250F並みの14000rpmも可能であり、VF400Fの定地テストデータは、海外のテストでもCBX400よりも速く、ゼロヨン13.68(CBX:13.9)秒、180(CBX:176)km/hと、V4ならではの瞬発力を示したのであった。



アメリカンホンダによるカタログや広告には、V45インターセプターを駆るマイク・ボールドウィンが登場。HRCチューンのワークスV4は、カムギアトレインを採用して120ps以上をマークしていた。

●'83~'86年 リッタークラスへの進出と中間排気量車のラインアップ拡大

①VF1000R



②VF1000R



③VF1000R



④VF1000F



⑤VF1000F-II



⑥VF1000F INTERCEPTOR



⑦VF1000C MAGNA



⑧V65 SABRE



■ホンダのV4に対する執念はすさまじいものであった。これは、VF400Fと750Fの同時発売、さらにUS専用車のVF1100Cのデビューに象徴されている。V65マグナの名称を持つこの車両は、国産車として初めて「ドラッグスター」を意識したモデルだ。'82年10月にはオレンジカウンティのコース上でゼロヨン10.92秒をマーク、しかも12月の市販開始後には専門誌のテストで10.84秒ノを実測し、だれもが公然とした。1100ccとするために全面新設計とされた、79.5×55.3mm、1098ccは、750と同じハイポチェーンによるカム駆動を採用。120ps/8500rpm、9.2kg-m/7500rpmは、CB1100Fより10psも上/。バックトルクリミッターを装備し、「最速の1100cc」としての存在感は大きかった。

レース活動も完全にV4中心となり、当然全世界のホ

ンダディーラーから、プロダクションモデルにもステイタス性を持つマシンを要求されることになる。

'83年10月、VF1000F (SC15)と1000R (SC16)、そして500F (PC12)をヨーロッパで発表。1000系は同時発売され、500Fは400Fのレベルアップ車である。しかしメカニズム的には、1000系、500Fとも、エンジン部分に関しては専用設計である。カム駆動は1000Fがシングルローラーチェーン、500Fがダブルローラーチェーン駆動、1000Rはギアトレインを採用していた。750系のサイレント式ハイポチェーンに対して、より高回転化を可能とするためである。

500Fは、60×44mmのVT250FをV4化したといえる。498ccにて、70ps/11500rpm、4.4kg-m/10500rpmを発揮。エンジン外寸や59kgの重量は400Fと同じだ。

1000系はミッションに750Fを流用する以外は別物ボアはφ77mm (750: φ70mm)と1100より2.5mm小さいが、バルブ径は750の、IN: 26mm、EX: 23mmを、IN: 30mm、EX: 26mmと大径化。ちなみにV45系レーサーはこの中間の、IN: 28、EX: 25mm。クランクもピン径をφ20mm (750: φ18mm)とした別設計。シリンドラライナーも750のドライからウェットに変更。また、1次減速は1000系専用の1.971 (750より9%高い)、2次はリアスプロケットを750Fより1歯減らした (44T→43) 2.529として、合計1割ほどハイギアードとなるレシオ。また1000Fのカムは、IN: 10-40、EX: 40-10。Rは、INはFと共通、EXは45-10としている。キャブの口径は両車とも36mmで、F=VD82、R=VD83、いずれもVF1100Cマグナ用の改良型である。

①VF1000R (SC16) 18,198マルク 15,490,000リラ '83年のパリショーに登場したVF1000Fのレーサーバージョン。77×53.6mm、998.4ccの排気量は1000Fと同様だが、カムギアトレインの採用、圧縮比を10.5 : 1から11 : 1へ上げ、122ps/10000rpm、9.4kg・m/8000rpmを発揮。キープは3.6mmVDB3、ミッションは750Fと共通だが、1次減速比1.971、2次2.529をはじめ、車体主要部品は1000Fと同じ数値。ゼロヨン10.9秒、最高速248km/hを記録。CB1100Rより確実に速いシーンだったが価格も20%ほど値上がりした。

②VF1000R (SC16) 4,148ドル 18,500マルク 16,490,000リラ '85年ドイツ向けカラー。アメリカでは取付向け'84年型カラー車が'85年に販売された。'84年のドイツ仕様は1眼ランタンだが、'85年には1レンズ2眼 (H4×2) とするもの、諸元に変更はない。

③VF1000R (SC16) 6,198ドル 17,454,000リラ '86年には指定のロスアンゼルスカラーが追加された。ライバルは130ccが当たり前となり、ホンダの旗艦は翌年CBR1000Fになるが販売は'87年まで続いた。

④VF1000F (SC15) 12,918マルク 11,134,000リラ '83年のモナコショーに登場した750ccのスーパーアップグレード。カムギアトレイン、シリンドラーヘッドとシリンドラーが大型化されている。ボア×ストロークはRと同じだが、116ps/10000rpm、8.9kg・m/7000rpm、エンジン単体重量は750の85.5kgから92.5kgとなり、クラシックマスを大型化、強化オイルポンプの採用で17%オイル圧送量をアップ、オイル容量も3→3.5Lに増量された。車体では、キャスト角を28.5→28度、フロントフォークを39→41mm、リアタイヤを130/80V18→140/80V17としている。ゼロヨン10.9秒、最高速239km/hを記録するも、日本ではあまり知られなかったモデルといえるだろう。

⑤VF1000F-II (SC19) 14,000マルク 12,304,000リラ '84年のケルンショーに登場したF-IIは翌年5月に市販された。フロントタイヤ : 120/80V16-100/90V18 (リアは変更なし)、ホイールベース : 1505→1550mm、キャスト : 28→29度と、ツールインスポーツの味づけを明確化し、100→102ps/9500rpmと、フルパワーの116psなどがあつた。欧州専用モデルでカウルサイドにボルドールのロゴ入り。パンカワのニューVF1000Fも'85年モデルとして販売された。

⑥VF1000F INTERCEPTOR (SC15) 4,999ドル US向けにVF1000Fで、'84年のみ発売。キャストホイール以外は欧州仕様と同じ。

⑦VF1100C MAGNA (SC12) 3,898ドル '83年12月にUS向けに登場。後に欧州でも発売されたアメリカン。角形ヘッドランプが特徴。広告ではゼロヨン10.92秒の最速1100ccをアピール。75.5×55.3mm、1098ccにて、120ps/9500rpm、9.2kg・m/7500rpmを発揮。

⑧V65 SABRE (SC17) 4,548ドル '84~'85年のUS仕様車。マグナ1100のエンジンをセイバー系フレームに搭載。ゼロヨン11.20秒。

⑨VF500F



⑩VF400F INTEGRA



⑪VF700C MAGNA



●'86~'90年 カムギアトレインを採用したVFR。レーサーレプリカ全盛期

①VFR750F (RC24)



②V45 MAGNA



FとRの実際の性能の差は少なく、両車ともFJ1200、GPZ1100と同等の実力を持つが、さすがに、GSX-R1100、FZR1000には負けてしまう。ある意味では、V4の圧倒的なハイパワーぶりを発揮するのはスーパースポーツではない。V65マグナやセイバーにちだった。US仕様はゼロヨン加速は、F : 11.39秒、R : 11.30→66秒に対して、V65マグナ : 10.84→11.89秒、V65セイバー (V65マグナをブローリンク方式に変更してセイバースタイルにしたモデル) は11.20秒をマークした。

US向けには1000Fがインターセプターの名称で'84年のみリリースされ、'85年にはVF1000Rにバントタッチした。また'84年の日米貿易摩擦により、700cc以上の車両には高い輸入関税率がかけられたため、V65系はホンダ・オハイオ工場でアッセンブル生産された、

メイド・イン・ザ・USAとなったのである。

V45系の750ccモデルは日本からの輸出モデルのため、'84~'87年にかけては700ccとなる。VF700Cマグナは、'87年になると4本出しのV45マグナ (RC28)へ進化するが、当初は日本のみ750ccで、US向けはオハイオ工場生産の700cc、加えていうなら'87年に登場したVFR700Fにもオハイオ製が含まれていた。

VF400/500F系にはフルカウルを装備するインテグラ (海外ではFII) が加わる。一方、750Fは新型エンジンを搭載するVFR750Fが'85年10月に発表された。

VFRは1000Rで採用された「カムギアトレイン」をついに装備、F1レーシングキットも揃えられてデビューとなった。ライバルは5バルブのFZ750、GSX-R750といったニューメカニズムマシンたちであった。

⑥VF500F (PC12) 2,948ドル 8,693マルク 7,728,000リラ '83年パリショーに登場。60×44mm、497.6cc、70ps/11500rpm、4.5kg・m/10500rpm、ゼロヨン12.67秒、最高速205km/hを実現。

⑦VF400F INTEGRA (RC13) 58万8000円 '83年12月に国内に登場したフルカウル仕様。前輪がダブルディスク化され、国内F3レーサーのRVFのベース車としてふさわしくなった。車重177kg。

⑧VF700C MAGNA (RC21) 3,448ドル '84~'86年まで販売されたUSモデル。70×45.4mm、698.9ccは、米国での700cc以上の重視を逃れるため750ccをストロークダウン。写真は'85年型。

⑨VFR750F (RC24) 5,198ドル 11,457,000リラ 84万9000円 '85年のパリショーにて発表された。カムギアトレインを採用したエンジンは85.5→77.3kgと大減量に成功。'86年3月に登場した国内向けは、77ps/9500rpm、6.5kg・m/7500rpm、輸出仕様は、105ps/10500rpm、7.8kg・m/8500rpm、US向けはVFR700Fも販売された。ミッションは6段となり、クラシックケースも一新、オイル容量は4Lへと増量、オイル圧送量も12%アップの54.0/分と、1000Fの56.3/分に匹敵する充実ぶり、レースに対応した。

⑩V45 MAGNA (RC28) 4,498ドル 74万9000円 1660mmのロングホイールベースを持つUS向けのマグナは'87年4月から予約限定販売された。77ps/9000rpm、6.6kg・m/7000rpm、アメリカでは当初700ccが販売されたが、'88年からは750cc車が登場した。

①VFR400R (NC21)



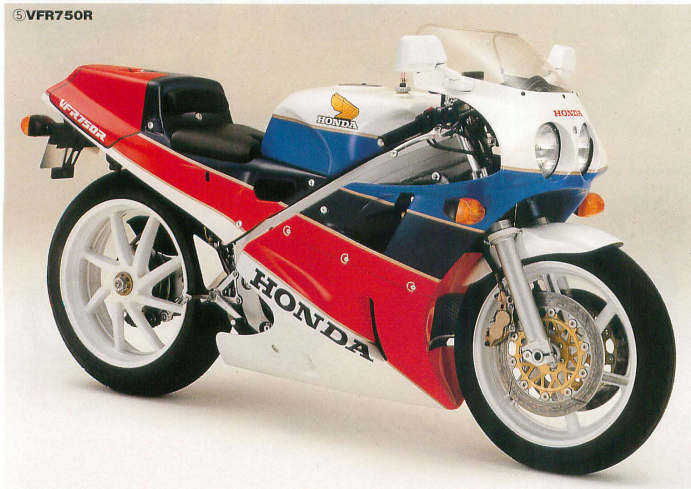
②VFR400Z



③VFR400R (NC24)



⑤VFR750R



④VFR400R (NC30)



⑥VFR750F (RC36)



①VFR400R (NC21) 65万9000円 ワークスRVFのレプリカとして'86年3月発売。VFR系は750ccを含め、振動の多い(僅差だが)180度クランクになる。VFと同一ボア×ストロークだが、カムギアトレインの採用などで、59ps/12500rpm、3.7kg-m/11000rpm、6段ミッションは①3.307 ②2.352 ③1.850 ④1.545 ⑤1.333 ⑥1.192と、VFとはまったくの別物。ULFフレームや16/18インチホイールは750cc系に似たデザイン。エクゾースティクスは4into1。
②VFR400Z (NC21) 62万9000円 カウル付きとノンカウルを揃えるのが'80年代の特徴。Zは独特の2眼ヘッドランプでRと同時代のデビュー。車重はRより軽い178kgで、価格は3万円安かった。

③VFR400R (NC24) 67万9000円 プロアームを量産車で初採用した400Rは'87年2月に登場。59ps/12500rpm、4kg-m/10000rpm、圧縮比は11.3:1。キャブはφ30×30mm、ストレートポートやバルブの改良などで210km/hを軽くオーバー。1カ月遅れてZにも新型エンジンが搭載され、R、Zともに、FORCE V4の文字が入るが、ZはNC21のまま。'87年にはロスマンスカラー(68万9000円)も加わる。
④VFR400R (NC30) 71万9000円 '88年12月登場で、新型シンタヘッド、ダイレクトロッカーアーム、360度クランク、5角断面ツインチューブフレームなど、大幅な変更を実施。写真は'91年型。
⑤VFR750R (RC30) 25,000マルク 14,998ドル 148万円 中タ

ンコンロッドなどのRVF750と同じクォリティを持ち、国内では1000台限定で抽選販売された。国内向けは、77ps/9500rpm、7.1kg-m/7000rpm、180km/hリミッター付きだが、φ130mmの大径ヘッドラングを装備する輸出仕様は、112ps/11000rpm、7.4kg-m/10500rpm、ヨーロッパ向けは1450psi。後にUS仕様も出荷された。
⑥VFR750F (RC36) 89万円 '89年のバリショアで発表。'90年3月に国内販売されたRC304メーカのスポーツツアラーだ。国内向けはRC35Eで、圧縮比10.5:1、77ps/9500rpm、6.6kg-m/8000rpm、輸出仕様は、圧縮比11:1、100ps/10000rpm、7.4kg-m/8000rpmのRC36Eを搭載して216km/h以上を実測。前後17インチ。

●'90~'96年 ついに市販された楕円ピストンのNR。'90年代V4の新たな世界

①ST1100



②ST1100 CBS-ABS with TCS



■VFからVFRへ、400ccも'86年モデルで、クランクを360度から180度へ変更、カムギアトレインとストレートポートの採用など大きな変更を受けた。アルミツインチューブのULFフレームの採用も、ホダのワークスRVFレーサーからのフィードバックだった。'80年代後半になると、ホダのマシン造りも再びレベルアップを見直しつつあり、カムギアトレインのCBR250が出現、同時にホダV4のメカニズムにも最新テクノロジーを盛り込む必要があったのだ。

'86年3月登場のVFR400Rは、カウル付きRと、ノンカウルZの2機種。Zは角股が好評だったCBR400Fに対して、デュアルの丸股を採用した異様なマシンとして知られた。一方のRは、'86年鈴鹿4耐における完走50台中で、VFR/VF:15台、FZR/FZ:18台で、1位GSX-R、2位CBR、3位FZR、そしてVFRは4位がやっとという結果で、8耐で優勝を飾ったRVF750に対して非力さが極端つことになった。そこで、1年後に投入されたのがプロアームを装備するVFR400Rだ。ワーク

①ST1100 (SC26) 20,910マルク 8,998ドル パン・ヨーロッパの名称で、'89年9月のケルンショーで発表。開発はドイツホンダR&D、100ps/7500rpm、11.3kg-m/6000rpm(圧縮比10:1)を発揮する、73×64.8mm、1084.9ccのV4横置きユニットは、ミッションをクランクの下に置くユニーク設計。シート下に容量29gの燃料タンクを持つ。シャフトドライブと重装備のため車重は287kg。
②ST1100 CBS-ABS with TCS 22,435マルク 12,499ドル '92年ヨーロッパで発表されたABS-TCSをリファインして、CBS-ABS with TCS(トラクションコントロールシステム)を'96年に装備。ドイツ仕様の98ps以外は100ps。ミッションは①2.267 ②1.500 ③1.143 ④0.917 ⑤0.759。ゼロヨン12.6秒、最高速206km/hを実測。海外ではBMW K1100LTのライバルであり、アメリカでもレギュラーモデルとなる。価格はGL1500より高く、信頼性のあるV4車だ。

スRVF750そのものともいえるU断面スポークホイールをVF系で初採用しての登場であった。

しかしホダは、'88年からのF-3をCBRベースのRCB主体とした。これでVFRは消滅するかに思えたが、'88年12月にNC30としてメカニズムを一刷新、RC30の400版として再び人気を得た。'94年1月にはついにワークスと同名のRVF(NC35)が登場。自主規制で馬力は下がったが扱いやすさを向上させ、400ccレプリカでは依然としてトップの人気を保っている。



①NR750 (RC40) 60,000ドル 100,000マルク 520万円 '89年の東京モーターショーに登場した試作車を経て、'91年の輸出開始で100台、'92年5月に国内向け100台が世に出た。横柄ピストンによるGPレーサーNR500、'87年の750ccレーサーを超過してのデビューだった。75.3相対×4.6mm、748.2cc (圧縮比11.7:1)、32バルブV4はPGM-FI・アューエルインジェクションを採用。国内は77ps/11500rpm、5.4kg・m/9000rpm、輸出仕様は125ps/14000rpmをマーク。
②MAGNA (RC43) 6,799ドル 16,555マルク 83万9000円 '93年4月に輸出。7月に国内販売を開始したマグナ。国内向けはRC35E型の75ps/9000rpm、6.6kg・m/7000rpm、輸出仕様はRC43E型の88ps/9000rpm、7.2kg・m/7500rpmを搭載。ホイールベースは1660mmと長い。ホイールなどのパーツは250マグナへも流用された。
③MAGNA RS (RC43) 7,399ドル 85万9000円 '94年8月に登場したピカニカル美観車。US向けはデラックスの名を持つアメリカンスポーツクルーザー。左右スラッシュカットの4本ブラークが特徴。

④VFR750F (RC36) 8,199ドル 19,195マルク '89年デビューのVFR750Fをベースに、スタイリングをNRに近づけたニューバージョン。軽量化に工夫が凝らされて車重は216→209kgと7kg軽量化。また仕向け地によっては装着されなかったシートカウルやセンタースタンドが標準装備された。エンジンには旧RC36と同じ100ps、輸出専用車。
⑤RVF/RC45 27,000ドル 44,840マルク 200万円 '94年1月に国内でリリースされ、'94、'95年と鈴摩8耐を制す。72×46mm、749.2ccのショートストロークV4は、国内向けは、77ps/11500rpm、5.7kg・m/7000rpmだが、輸出仕様は、120ps/12000rpm、7.7kg・m/10000rpmから、ゼロヨン11.7秒をマーク。前後タイヤは、F:130/70ZR16、R:190/50ZR17、レースキットで148psも可能。
⑥RVF (NC35) 78万円 RC45と同時デビューしたNC35は、自主規制により、53ps/12500rpm、3.7kg・m/10000rpmと、VFRより6psのアンダーパワーとなったが、エンジン、シャシーともに全面改良を受けている。同時にホイールベースは10mm短い1335mmとなった。

■ワイン・ガードナーとドミニク・サロンの活躍で、'86年の鈴摩8耐を制したRVF750の忠実なるレプリカがVFR750RことRC30といえよう。新型360度クランクに加えてカムギアトレイン系もカムギアを小径化、バルブ作動方式はRC24系のロッカー式からダイレクト作動となり、バルブ径は、IN:27→28mm、EX:23→24.5mmと大径化。ステム径も5.5→4.5mmに小径化するなど、シリンダーヘッドはまさに別物。RC15系のバルブアングルは38度、RC24系で39度となったが、RC30ではさらにコンパクトにするため32度とバルブを立てた。RVF同様のチタンコンロッド、3枚がカセット式となったカムギア、2本ピストンリングなどに加えて、ミッションも、①2.400 ②1.941 ③1.631 ④1.434 ⑤1.291 ⑥1.192のクロスレシオとなり、RC24/36系の、①2.846 ②2.062 ③1.631 ④1.333 ⑤1.154 ⑥1.036と比較すると、各ギア間のギャップが大幅に

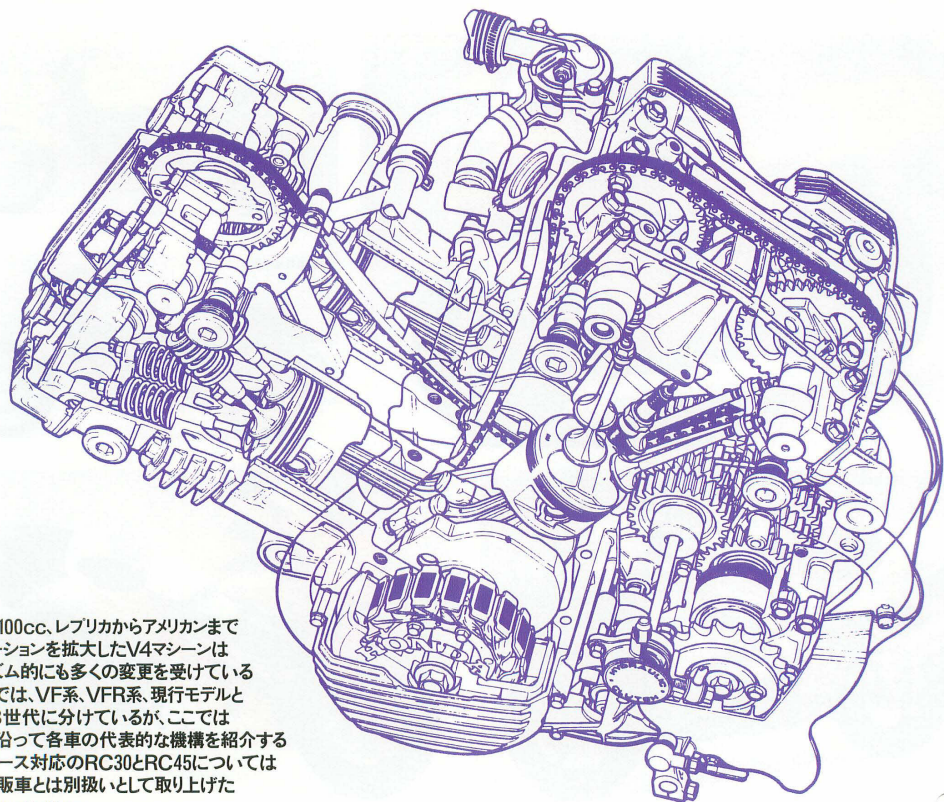
詰められ、走りをより鋭くしていた。

RC30登場の2年後に投入されたVFR750F (RC36)は、RC30をベースとしたスポーツツアリングモデルの意欲作。360度クランク、32度のバルブアングル、IN:27mm、EX:24mmのバルブはダイレクト作動。キャブもRC24のVD34からVD36 (RC30はφ35mm)となった。リアにはプロアームを採用。キャストの26度はさすがにRC30並みの24.5度とはいかなかったが、ホイールのリム幅はRC30と同じで (ただしRC30はリア18インチだがRC36は前後17) タイヤ幅も同じ。'94年デビューの現行車も海外ではNRレプリカとして人気を得ている。そしてV4の極限へ挑戦したNR750は、いまさら説明することないほどに有名な存在であり、1気筒8バルブのアングルは29度と立てられたものである。だが、なんとRVF/RC45に至っては26度と狭角化が進み、NRに近づけようとするホンダの技術陣の意欲がし

のばれる。しかも公害対策のため、コンピュータによるインジェクションで、仕向け地別の出力コントロールを施すなど、時代に対応させたのは見事である。

また'90年代を前に、新しいV4として登場したのがST1100であった。ヨーロッパ・ツアラーとして、徹底的にBMW K1100LTのエンジン性能とトルク曲線を研究。BMWのインラインに対して、V4のレイアウトにもかかわらず、実によく似たフィーリングの性能を得ることで、今やアメリカでも人気を得ている。他のV4モデルでは、'93年にアメリカ初代のマグナ (RC43)が登場している。'82年のRC09初代マグナ以来、実に18年も続く伝統のマシンであることに驚かされる。

ホンダのV4に対する取り組み方が、依然として「V4はレーサーからアメリカンまでオールマイティにこなせるエンジンである」ということを、現在も私たちにアピールしているように感じられる。(小関和夫)



400~1100cc、レプリカからアメリカンまでバリエーションを拡大したV4マシンはメカニズム的にも多くの変更を受けている。ホンダでは、VF系、VFR系、現行モデルとV4を3世代に分けているが、ここではそれに沿って各車の代表的な機構を紹介する。また、レース対応のRC30とRC45については他の市販車とは別扱いとして取り上げた。

Text : Nobuya Yoshimura

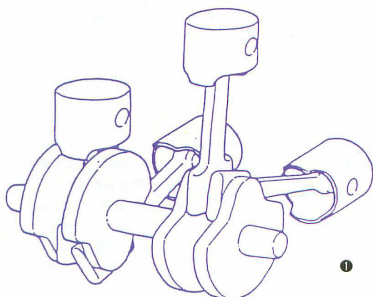
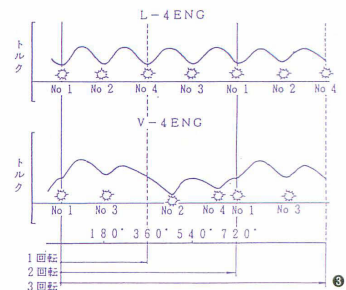
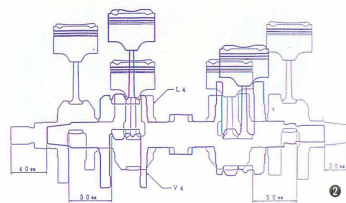
V4マシンのメカニズム変遷を追う

V4、つまりV型4気筒エンジンは、現代のオートバイ用エンジンの中で最も進んだ形態のひとつだといえる。現代のV4は、すでに完成の域に達していた並列4気筒エンジンの後に登場してきた。このため、並列4気筒で培われた基礎技術を継承しつつ、並列4気筒には真似のできない、V型4気筒ならではの特色を生かしたエンジンとなっている。

良い悪いではなく、並列4気筒というレイアウトそのものによるさまざまな制約を取り払い、現代のオートバイ用エンジンに望まれる要素を満たすためのひとつの回答がV型4気筒というレイアウトだったのだ。

つまり「高性能なエンジン」ではなく「高性能なオートバイのためのパワーユニット」を狙って開発されたのが、このV型4気筒だったのである。

ホンダにおけるオートバイ用V4エンジンのルーツはNR500にさかのぼる。「世界グランプリで2サイクルのマシンに勝つ」ために造られたNRのエンジンは、それに必要な高回転・高出力が得られるV型8気筒エンジンを、レギュレーションに従って4つのシリンダーを用いて造ったとも表現できるものだった。NRがV型エンジンになった最大の理由は、エンジンの幅をオートバイに積める常識的な範囲に収めるためだが、それとともに市販車では、振動の低減とトルク感に満ちたフィーリングが得られるという好ましい特徴を持つ。「V4エンジンの市販車」計画は、実はNRがデビューする前にスタートしていた。もちろん他の形式もテストされていたが、NRの開発で得た技術によってV4エンジンの開発には道が拓かれていた。社内的にも、そろそろ他にはないホンダらしさを感じさせるエンジンを造りたいという気運が高まっていた。CB750で始まった並列4気筒の波が、世界の高性能オートバイを、わずかな例外を除いてすべて並列4気筒にしまったため、同じエンジン形式ではアイデンティティを打ち出しにくいからだ。社内的にはV4技術の蓄積、対外的にはV4エンジンに対する興味の高まりを生んだNR500の開発と登場は、まさにタイムリーだったといえる。



●チェーン式カム駆動のVFは バックトルクリミッターや スラントキャブレターを初採用

V4エンジンを積んだ量産車プロジェクトは、こうして'81年にスタートした。排気量は750ccが選ばれた。エンジンの技術的リーダーはNRだが、開発スピードを上げるため、もっと直接的に市販車と関連するレース用マシンも造られた。フレディ・スペンサーとマイク・ボールドウィンのライディングで'82年のドイツナに登場したRS1000RWがそれだ。

NRとは違い、ごく普通の鋼管ダブルクレードルフレームに市販ベースのエンジンを積んだRS1000RWは、タイヤのトラブルによって惜しくも優勝は逃したが、2ストロークのGPマシンに交じって予選2/3番手、決勝では2/4位という成績を収め、V4エンジンのポテンシャルの高さを実証したのである。

そのドイツナの直後に発売されたのがVF750セイバー/マグナだった。ダブルクレードルフレーム、18インチフロントホイール、アップハンドル、シャフトドライブというおとなしい車体構成ながら、当時、市販車に採用できる先進技術をすべて盛り込んでおり、可能性に満ちたV4時代の到来を告げるにふさわしいマシンだった。実際、セイバー/マグナで初めて市販車に採用され、その後、V4に限らずホンダのマシンに継続して採用されている技術は多い。

その、オートバイとして過激ではないが先進のメカニズムをまわってデビューしたセイバー/マグナの存在感と乗車フィーリングは、まさにV4ならではのものがあった。回転を上げても増加しない振動、独特の排気音、そして何より並列4気筒とはまったく異質のバワーフィーリングは、徐々に、だか確実に、大排気量スポーツバイクの新しい世界を切り拓いていった。

そして約1年後、セイバー/マグナとは一線を画すニューモデルとして発売されたのがVF750Fだった。ドイツナでRS1000RWを走らせたエンジニアたちが本家に戻ってきて造ったというVF750Fは、V4エンジンの特徴を会すところなく発揮したスーパースポーツだった。ここからV4の快進撃がスタートする。

①重さにして、それぞれわずか数百数十gのピストンコンロッドではあるが、それが毎分1万回程度往復すると、往復運動の方向に何トンの荷重が発生する。この荷重は、クランクシャフトにカウンターウェイトを取り付けるとによって、ピストンコンロッドとカウンターウェイトが一直線上に並んだ状態ではバランスさせることができる。しかし、クランクシャフトが90度回転した位置では、ピストンコンロッドが発生する荷重は少ないにもかかわらず、今度はクランクウェブが、ピストンコンロッドの往復運動に対して直角の方向に、何トンの荷重が発生することになる。ところが、最初のピストンコンロッドに直角の方向に、もう1組のピストンコンロッドを追加すると、カウンターウェイトが発生する荷重を、追加したほうのピストンコンロッドが発生する逆方向の荷重によってバランさせることができる。つまり、V型エンジンでは、ふたつの気筒を90度位相に配置することによって、一次振動をゼロにすることができるのである。

②シリンドラが干渉しないV型エンジンでは、2本のコンロッド大端部を重ねてひとつのジョーナルにマウントできるため、1対のクランクウェブを共有することができる。このため、V4の2気筒分のクランクウェブの幅は、並列4気筒のV4気筒分のクランクウェブの幅+1本のコンロッドの幅にしかならない。さらに、クランクを支持するジョーナルの数を並列4気筒の6カ所に対して4カ所に減らすことができる。このクランクシャフトの短さのおかげで、V4は並列4気筒と比べて圧縮的に狭いエンジン箱を実現するばかりでなく、クランクシャフトの短さと軽さのおかげで、ジャッキ効果も小さくて済むほか、ねじりによる問題も生じにくい利点がある。

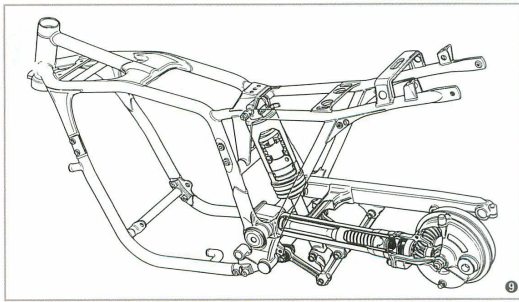
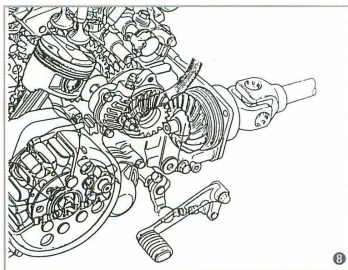
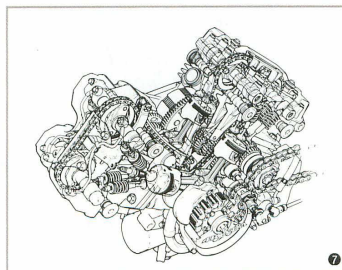
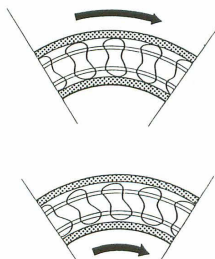
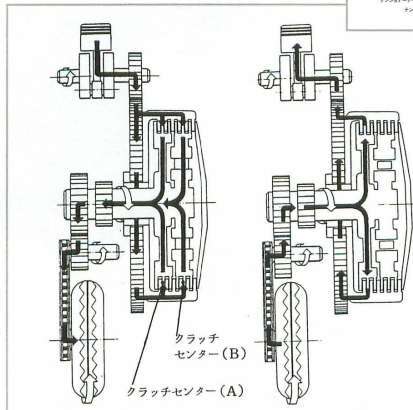
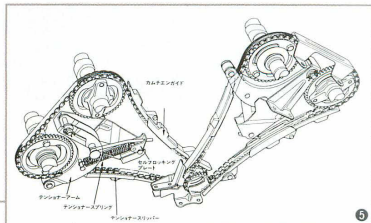
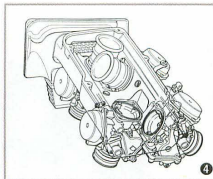
③並列4気筒(上)とV4(下)の爆発間隔(星印)およびトルク変動(曲線)の比較。1番と4番、2番と3番を同位相とし、1/4番と2/3番を逆位相(180度位相)とする並列4気筒エンジンが等間隔爆発であるのに対し、V4は、ふたつのコンロッドジョーナルを同位相(360度クランク)にしても逆位相(180度クランク)にしても、等間隔爆発にはならない。このため、各気筒が発生するトルクが重なり、エンジン全体が発生するトルクは、並列4気筒よりもピークが高く、谷が深く、クランクシャフト1回転中の変動が大きくなる。このトルク変動の大きさが、数値には表れないV4ならではのトルクフルなフィーリングを生み出すことになる。

④V4エンジンを実用化するために、Vバンク間に収まる4連キャブレターが欠かせない。これを実現するために、NRで開発・採用されたダウンドラフト(縦方向吸入)タイプのキャブレターがウケインによって造られた。4つのキャブレターの吸入口を近づけて配置できるため、市販車特有の装備であるエアフィルターへの取り付けにも有利だった。

⑤セイバー/マグナに採用された内蔵式のオートカムチェーンテンショナー。通常はただの空間にすぎないカムチェーンテンネル内にテンショナーを配置することで、シリンドラまわりの小型化を実現、VF系のV型エンジンではすべてカムチェーンによる。

⑥1982年ではVF750Fから採用されたバックトルクリミッター。クラッチセンターの内部に配置されたフューエルクラッチの働きで、高回転からの減速で発生する4サイクルエンジンの差別化エンジンブレーキを緩和、これもNRで開発された技術で、丸ピストンのRS1000RWからずっと採用されていた。

⑦VF750Fと同時に発売されたVF400Fのエンジン



ン。400cc初V4モデルとしてクラストップの53psを発揮し、センサーショナルデビューを飾った。⑧セイバー/マグナに採用されたシャフトドライブ機構。GL1000/GL500/GL400に先例があり、ツアードイメージと耐久性を求めたためと思われる。⑨セイバーのフレーム、一般的なダブルクレードルフレームにプロリンクサスの組み合わせが、今となっては珍しい。フレーム自体は、コンピュータ解析の導入により、必要な強度と剛性を持ちながらも、CB750Fと比べると16%も軽量化に仕上がっている。⑩ホンダ初のV4車1台、VF750セイバーの外観。おとなしいデザインの中に先進の技術を満載。

●カムギアトレインを装備し 180度クランクとした 第2世代のVFRシリーズ

先進の技術を満載しながらも、初のV4市販車ということもあり、かなり控えめな性格を与えられていたセイバー／マグナから一転して、'83年にデビューしたVF750Fは、真正正銘のスポーツバイクだった。市販V4エンジンは、まさにこの車両のために開発されたのではないかとと思われるほど、V4の特徴を生かし、その魅力を感じさせてくれるマシンである。

VF750Fはまた、各地のレースでも大活躍した。フレームの改造が禁止されているクラスでは市販車と変わらぬ外観のVF750Rが走っていたし、フレームの改造が許される(まったくの別フレームもOK)TT-F1クラスでは、VF750FのエンジンをベースにしたRS850R('84年に排気量の上限が750ccになってからはRS750R)といったワークスマシンが造られた。

この間、市販車のほうではV4最大排気量のアメリカ向けモデルVF1100C、ヨーロッパ向けのVF1000F、そしてRS850RのレブリカといえるVF1000R(カムギアトレイン採用)などが続々と登場。セイバー／マグナからわずか2年にして、V4エンジンは大排気量スポーツバイクの勢力図を大きく塗り変えたのである。

だが、これだけ仲間が増えたと、初期には考えられなかった使用状況も出てくる。ハイスピードツアラーとしてヨーロッパで絶賛されたVF1000Fなどは、連続全開走行を強いられるため、耐久性の余裕を上乗せする必要が出てきた。同時に、さらに高性能なマシンを求める市場の要求にも応える必要があった。そこで生まれたのが、V4第2世代のVFR750系だった。

第2世代のV4は、アルミツインスパー(ホンダではアルミツインチューブという)フレームを持つ'85年のワークスマシン、RVF750の技術的流れをくんでいる。ギアトレインによるカムシャフト駆動、フリクションロスの低減、アルミツインスパーフレームの採用などがそれだ。しかし、同時にクランクの位相を180度タイプに変更し、より層の低振動と排気音質の向上という、市販車ならではの要求をも満たしているのである。

①750と同じくカムギアトレインを採用し、正確なバルブタイミングとフリクションロスの大幅な低減を実現した'87年型VFR400Rのエンジン。ほかにも、吸気バルブの大径化(φ21.5→22mm)とバルブステムの小径化(φ5→4.5mm)、キャブレターの大径化(φ30→32mm)、エアファンネルの採用、ピストンの形状変更、エグーストシステムの容量アップ、デジタルCDIの採用などによって14400rpmという高回転を可能にし、リッターあたり10kg-m(最大トルク4.0kg-m)を超えるエンジンとなった。

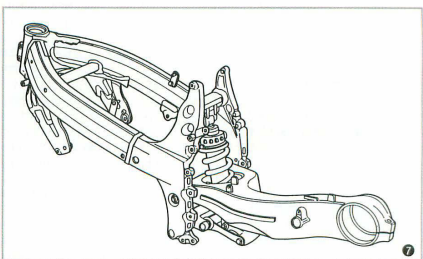
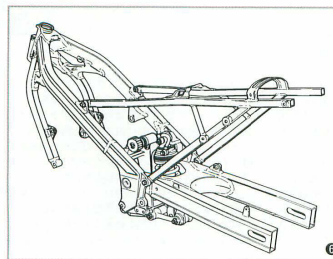
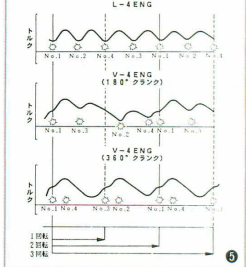
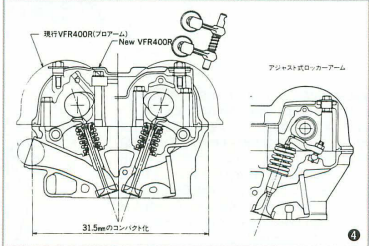
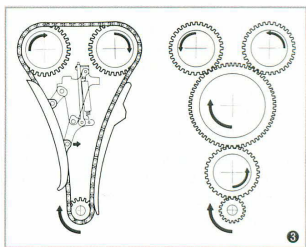
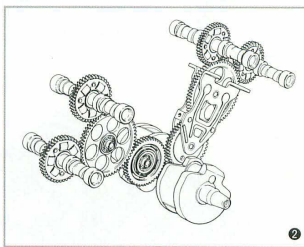
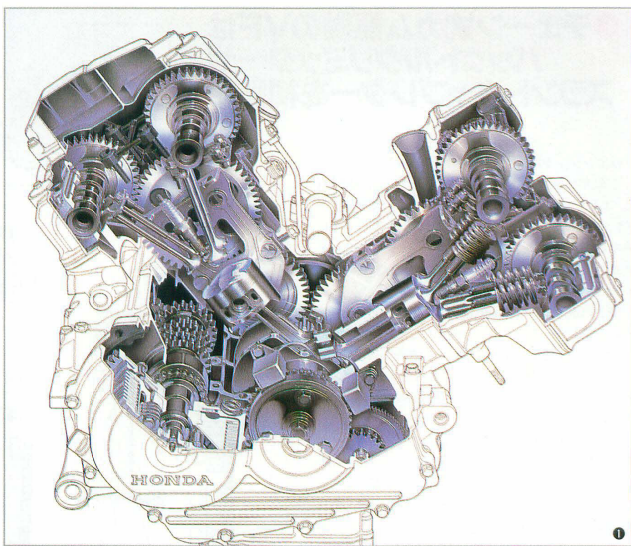
②VF1000Rで市販車に初めて採用されたカムギアトレインは、NRJ製のレース用エンジン(もととしては'60年代のワークスマシン、RCシリーズ)からのフィードバックである。市販車への採用にあたっては、ギアどうしのかみ合いによる打音、ギアが高回転回転するときに生じるうるなり、非常に高い加工精度の必要性からくる高コストなど、クリアしなければならぬ問題は多かった。これらのうち、打音の問題は、カムドリブギアをクランクにドライブされるギア、そしてプライマードリブギアの3点をダンパー内蔵の2枚歯構造としてバックラッシュをなくすことによって解決している。チェーンドライブの場合、チェーンの伸びや張りに対処するため、どうしてもテンショナーが必要で、しかもエンジンが高回転型になればなるほどテンションを強くしなければならず、パワーロスも大きくなるが、ギアトレインなら伸びや張りはもちろん、テンショナーによるフリクションロスとも無縁にできる。

③第2世代のV4は、徹底したフリクションロスの低減とバルブの見直しによる高回転・高出力化と車体まわりの要求によるエンジンの小型化を実施。特に高回転化を狙った改良は徹底しており、右の'87年型ではY字型のロッカーアームをひとつのカム山が押していたのに対し、左の'89年型ではふたつのカム山が気筒あたり17本のロッカーアームを押すタイプに変え、バルブ1本あたりの等価質量を低減するという念の入った入れ替え。さらに、高回転化と小型化を狙ってダイレクトロッカーアームを採用する。

④並列4気筒(上)、180度クランク(中)、360度クランク(下)の、爆発間隔とトルク変動の違いを表すグラフ。180度クランクのほうがクランクシャフト1回転中に爆発が分散し、トルク変動の幅が小さいために振動が小さく、音も並列4気筒に近くなる。限界性能を追求しレーシングマシンには排気干渉によるパワーアップ効果が大きい360度クランクが望ましいが、ポンピングロス(クランクケース内の空気がピストンの上下運動の抵抗となるためのパワーロス)は、となり合った気筒のピストンが同位置にある360度クランクよりも、逆の位置にある180度クランクのほうが小さい。

⑤'86年型(⑥)と、それをベースとして強度と剛

性を高めた'89年型(⑦)のVFR400R用フレームは完全に別物だ。アルミツインスパーフレームは、第2世代のV4ともにも進化してきているのである。



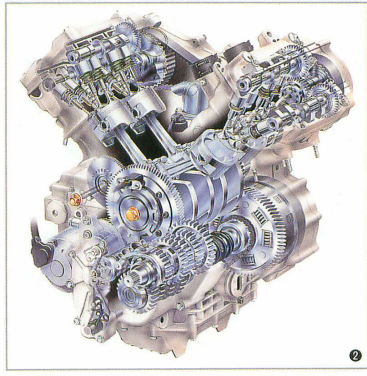
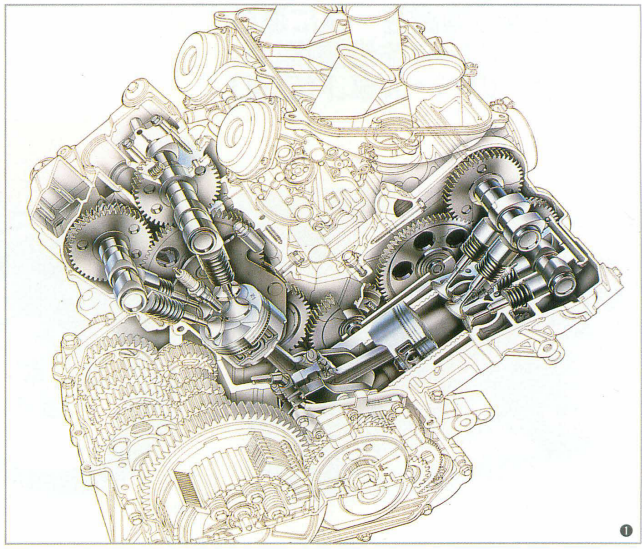
●クランク縦置きのST1100や 車体剛性を改善したRVFなど 進化を続ける第3世代たち

V4第2世代のVFRは、その優れた性能と高いポテンシャルによってさらに多くのユーザーを獲得した。ワークスマシンとしては、'85年に登場した片持ちスイングアーム（ホンダではプロアームと呼ぶ）を持つフレームにVFR750系ベースのエンジンを搭載したRVF750と、同じく片持ちスイングアームを装着したフレームにVFR400系ベースのエンジンを搭載したRVF400が造られた。全日本TT-F3クラスは3年連続（'85～'87年）のタイトル獲得を決めるが、TT-F1クラスの場合はライバルの台頭により、第2世代エンジンのデビューレースといえる'86年の8耐で優勝した以外、目立った成績を残さなかった。

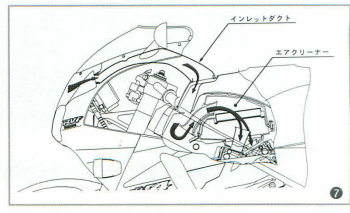
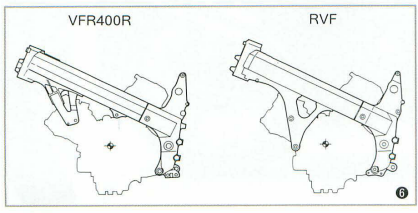
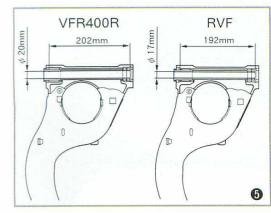
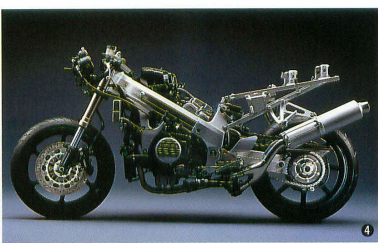
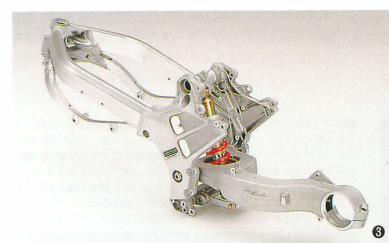
そこで考えられたのは、一般市販車とは別にTT-F1をはじめとする750ccのレース用ベースマシンを開発し、限定販売するという方法だ。こうすれば、限定車のほうにはレースでの使用を前提とした思い切った高性能化を施すことができる。レーサーレプリカというよりはビュアレプリカ、つまり、公道も走れる市販レーサー的性格のマシンと、一般市販車にふさわしい性能を追求したスポーツモデルへの分化が始まった。そして、最初のビュアレプリカとして開発されたのが、RC30というコードネームで呼ばれるようになったVFR750Rである。

RC30のおかげでレースでの使用を考えなくなくなった一般市販車のほうは、しばらくフルモデルチェンジを行わずに熟成路線を歩んでいたが、こちらでもまたライバルの追い上げが激しく、最高出力よりも加減性能を高めたいエンジンと、運動性と安定性を高次元でバランスさせた操安性が求められた。

こうした要求に応えるべく開発されたのが、VFR750Fの'90年型を筆頭とするV4第3世代に属するモデルである。よりフロントホイールに近い位置にエンジンを搭載したいという車体設計側の要求によるシリンダーヘッドの小型化、加減性能向上のための動弁方式の変更、吸排気ポートのより一層のストレート化、カムギアトレインの設計変更による騒音の低減と耐久性の向上などを盛り込んだVFR750Fの開発には、RC30とそれをベースとするワークスマシンRVF750の開発で得た技術が生かされているのはいうまでもないが、バルブ挟み角を小さく（38→32度）してストレート化を進めた吸排気ポートや、前後長を40mmも短縮してフレームへの搭載位置の自由度を高めた小型のシリンダーヘッドなど、RC30やRVFよりも進んでいる部分も多い。さらに、クランク縦置きでV4ツツアラ、ST1100も登場した。



- ①直押し式バルブ駆動方式の採用、38度から32度へのバルブ挟み角の変更（RC30までは38度で変更なし）など、多くの新しいスベックを盛り込んだ第3世代エンジンを最初に搭載したのが、VFR750Fの'90モデルだった。小型化（シリンダーヘッド前後長は40mm短縮された）と高性能化を同時に実現したシリンダーヘッド以外にも、ギアのモジュールを2から1.75に小さくして騒音の低減と耐久性の向上を図ったカムギアトレイン、挟み角が変更されたキャブレッターと容量が増大されたエアクリーナー、質量アップが図られたクランクシャフトなどにより、車体設計の自由度を高めると同時に、レーサーレプリカとは一線を画した、ツーリングモデルならではの低中回転域での扱いやすさと実用域でのスロットルレスポンス向上を達成、'90年代の高性能スポーツバイクを標榜するにふさわしい仕上がりとなった。
- ②'90年にデビューしたST1100（バン・ヨーロッパ）のエンジン。ボア×ストロークが73×64.8mmのクランクシャフト縦置きエンジン。シャフトドライブなど、VFやVFR系とは別物に見えるが、実際は同時期に開発されたVFR750Fからの流用パーツが多い。360度クランクを採用するなど、VF/VFR系とは異なる味づけではあるが、これもまた90年代V4エンジンならではの乗り味を持ったオーソライズド。
- ③'90年型VFR750Fのフレーム。高剛性を追求したRC30とは違い、旋回性能としなやかなの両立を狙ったVFR750Fのフレームは、箱型断面ではなく異形5角形目の字断面のメインチューブとエンジンを取り囲むような形状のアンダーフレームを持つ。ツーリング指向の“F”にもプロアームが採用された。
- ④'94年に登場したRVFというワークスマシン譲りの名を冠する400ccモデルNC35は、750ccエンジンを横くRVF/RC45の400cc版ではあるが、一般公道重視のコンセプトはRC45とは正反対。



●市販車の常識を一気に覆し レースユースを最重視した レーサーのベース車、RC30

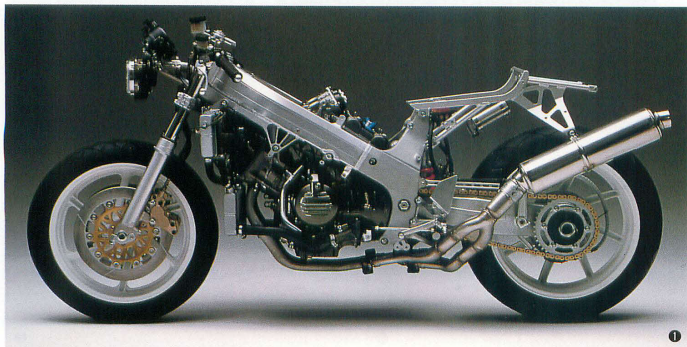


前のページに、公道も走れる市販レーサーの性格のマシンと、一般市販車にふさわしい性能を追求したスポーツモデルへの分化が始まり、前者のビュアレブリカモデルとして最初に開発されたのがRC30（VFR750R）だと書いたように、RC30はコンセプトそのものが従来の市販車とは異なっていた。

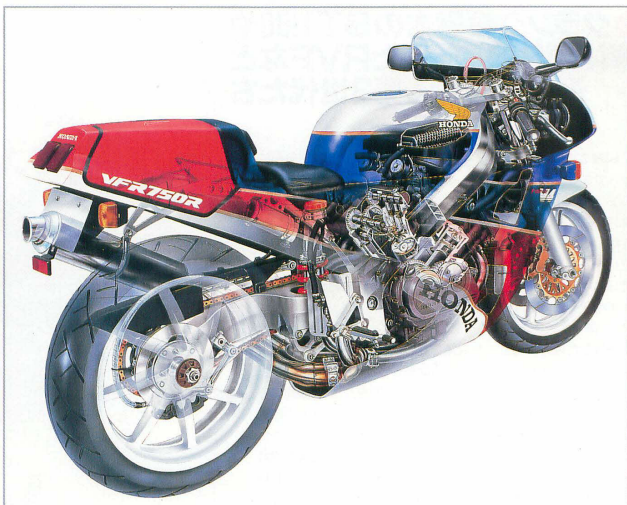
ワークスTT-FIマシンのRVF750に、公道を走れる最低限の装備とチューニングを施して市販する。これがRC30の基本コンセプトだった。開発と製造のコストや量産性に関する制約を解き放ち、ターゲットとするライダーと走る場所を絞り込み、国内向け市販車としては異例の148万円という高価格（内容を考えるとむしろ大バーゲンであるか）で受注生産された。

RC30はまた、開発期間の短さでも異例の存在だった。レースのハイレベル化やライバルの追い上げなどによってビュアレブリカの登場を期待する声は高まっていたが、直接のきっかけとなったのは、意外にも第2世代エンジンをベースとする新型ワークスマシンを投入して3連覇を達成した'86年の8耐だった。

この8耐は、ボールポジションからスタートしたワイン・ガードナー/ドミニク・サロン組が、8時間のレースで一度もトップを明け渡すことなく独走するという圧倒的な強さを見せた半面、エントリー台数におけるホンダ車のシェアの低下傾向は明らかだった。



①



このためRC30は、それをベースに造られるレーシングマシンの性能をさらに引き上げると同時に、わずかな改造でレースに出られる市販レーサーの性格を持つマシンとして、8耐をはじめとする市販車改造クラスにおけるホンダ車のシェア奪回を目標に、'86年の8耐直後に開発がスタートしたのである。

その開発はまず、'86年モデルのワークスRVF750を徹底的に研究することから始まった。レース部門が独立した別会社であるHRC（現在は同一会社）でRVFの開発を担当していた技術者を開発スタッフに加えて、ワークスマシンの市販プロジェクトはスタートした。RVF開発担当者の参加は、RVFのレプリカを造るうえで必要だっただけでなく「次期ワークスマシンの開発のためにベースマシンが持つべき性能」を検討し、実現するための欠かせない条件だった。

こうして、市販車ベースのワークスマシンはもちろん、市販化という条件があるぶんだけ純粋なレーシングマシンよりも難しかったと想像できる、新しいカテゴリーのマシン、RC30の開発が始まった。

まず最初に行われたのは、車体まわりのディメンションの決定だった。当時はまだ、世界選手権耐久レースや全日本選手権はTT-FIのレギュレーションで行われていたため、ワークスマシンのベースとして行えば、必要以上に車体まわりのディメンションに

こだわる必要はなかったといえる。

だが、いくらフレームの改造が許されているとはいえ、そうしなければ使えないようでは、レースでのシェア回復は望めない。そこで、それまでにRVFでテストされたさまざまなディメンションのうち最も安定したものが選ばれ、ほとんどそのままの寸法に決定した。元のRVFのディメンションが、GP500のワークスマシン、NSR500に近いものだったことを考えると、RC30のレーシングマシンとしての純粋さがわかる。

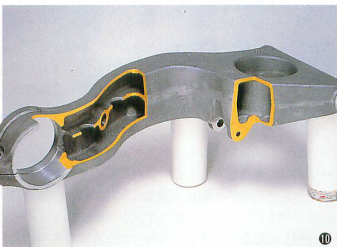
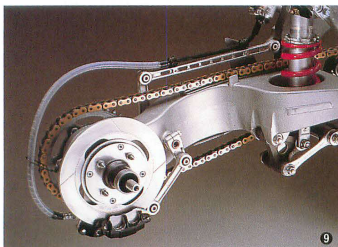
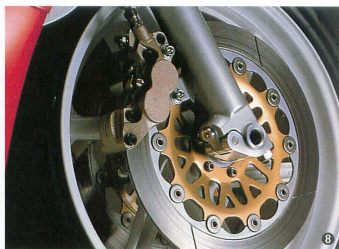
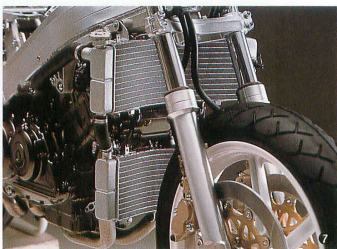
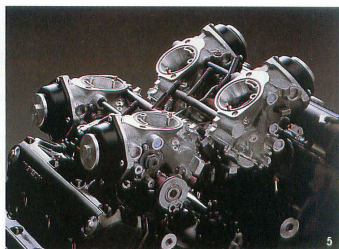
キットパーツの装着をはじめ、わずかな改造が許されているエンジン関係では、改造が禁止されている範囲でVFR系ベースエンジンに手を加えたい部分を中心に、思い切った高性能化が行われた。より高回転でのバルブ追従向上を狙った直押し式動弁機構（バケットタイプ）の採用と、それによるシリンダーヘッドの小量化、吸入効率向上のためのストロートポート化の徹底とキャブレターの大径化（φ38mm）。そして排気干渉による吸排気効率の向上を狙っての360度クランク（レーサーはすべて360度）の採用など、枚挙にいとまがない。こういった徹底した開発姿勢を貫きながら、半年に満たない期間で販売にこぎつけたRC30は、その後5年以上にわたってワークスマシンのベースはもちろん、多くのプライベーターたちのレーシングマシンとして、内外のレースで大活躍するのである。

①カウルを外すと、一般市販車との違いがより際立つRC30。フロント荷重を稼ぐために、小量化されたシリンダーヘッドを、さらに思い切りフロントホイールに近づけていることがわかる。ワークスマシン独自の異形目の字断面の押し出し材をメイン部分に持つアルミツインスパーフレームと、コストを度外視したかのような、砂型鋳造で造られた片持ち式スイングアームなども市販レーサーと呼ぶにふさわしい。

②ライディングポジションもまた、市販車離れしたレーサーなもののだ。



②



③すべて新設計となったカムシャフト、クランクシャフト、カムギアトレイン。カムシャフトの中央にあるドリブングアは、シリンドラヘッド小型化のため、従来モデルの約半分の直径になっている。これに加えて直押し式動弁機構の採用により、2本のカムの軸間寸法を大幅に縮小している。カムシャフトドリブンギアの小型化のためにとられたのが、クランクシャフトとカムシャフトの間に3個のアイドルギアのうちの1個を2枚重ねとし、そこで減速する構造だった。クランクシャフトは、排気干渉による吸排気効率の向上を狙って360度タイプ（RVFでは一貫して360度クランクを使用）とされた。

④部分によっては同時開発となった'87年型RVF（発売時期の関係で、'87RVFはVFR750Lベース）よりも進んだ設計となったエンジン性能パーツ。吸排気バルブは、吸入側で1mm、排気側で1.5mmの大径化を行いRVFと同サイズになったが、バルブステムはφ5.5mmからφ4.5mmに小径化され、吸排気抵抗の低減を図っている。コンロッドは、RVFと同じく市販車としては異例の2本リング（自動燃焼抵抗の低減を狙ってセカンダリリングを廃止）にしたほか、これによるピストン全高の短縮と肉抜きを徹底により従来比10%の軽量化を行っている。

⑤新設計のφ38mmワンドラフトキャブライナーは、シリンドラヘッドが小型になったぶんだけ、従来モデルよりも前後に離れてマウントされ、エアクリナーボックスの容量増加にも貢献している。

⑥360度クランクの採用と4-2-1集合のエキパイにより、排気干渉を最大限に利用した排気系。ステンレス材を使用し、耐久性にも配慮。

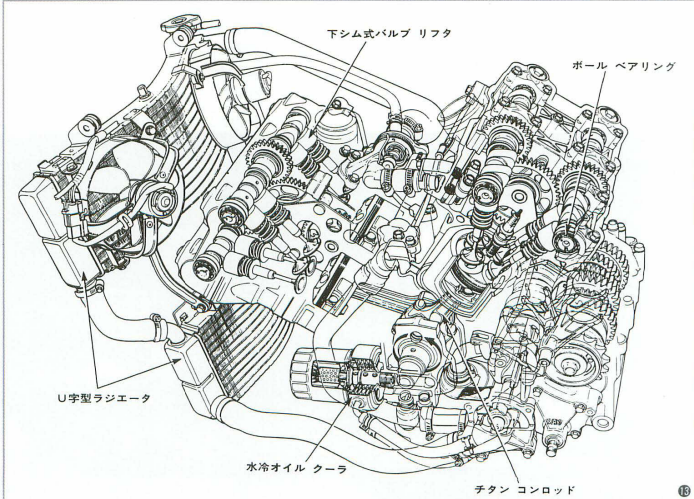
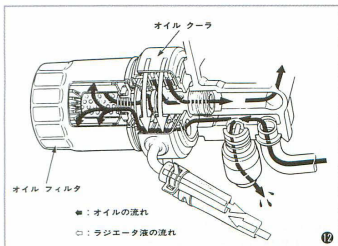
⑦2分割されたラジエター。オイルクーラーを量産車として初の水冷式としたため、エンジンとフロントホイールの間のシリンドラヘッドと干渉しない部分はすべてラジエターで埋め尽くされている。

⑧φ43mmフロントフォークは、前輪のクイックリリス機構を採用。

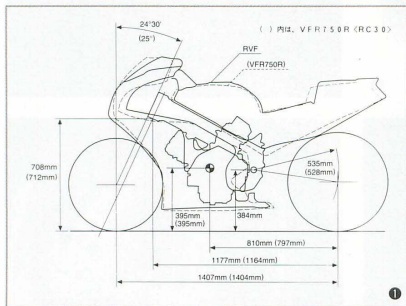
⑨⑩コスト無視の砂型鋳造パーツとなった片持ち式スイングアーム。ワークスマシニングと同じ異形目の字断面のメインフレーム。単なる高剛性ではなく、剛性/バランスを考えた設計が施されている。

⑪オイルフィルター基部に冷却水が循環する水冷オイルクーラー。

⑫エンジン連同、2基の大型ラジエターファンが、公道における低速度での使用に際しても充分な配慮があることを物語っている。



●スーパーバイクへ向けて エンジン、車体とも一新した ハイテクマシン、RC45



'86年の開発スタートから5年以上経過して、RC30の活躍の場であるレースとそれを取り巻く環境は大きく変化しつつあった。TT-Fからスーパーバイクへのレギュレーションの変更、強力なライバルの出現などがそうだ。特にレギュレーションの変更はフレームの改造をほぼ全面的に禁止するものであり、いくら'86RVF譲りとはいえ、設計の古いRC30のフレームを使わなければならないのは、大きなハンディとなる可能性があった。エンジンに関しても、まだ充分な戦力力を持っているとはいえ、このままだと、近いうちにライバルに負けてしまうことが予想された。

RC30に代わる新しいレース用ベースマシンの開発は、こうした状況を考え、RC30とは違って充分な時間をかけて行われた。その過程では、まったくの新設計ではなく、あくまでもRC30をベースとしたモデルチェンジという方法も検討された。しかし、毎年新しく進められるGPマシンとは違い、レース用の車間といえども市販車だから、毎年のようにモデルチェンジを行うわけにはいかない。最低でも5年先を見越したポテンシャル（潜在能力）アップが必要だ。

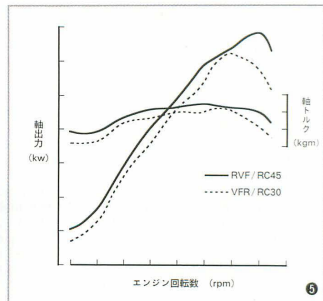
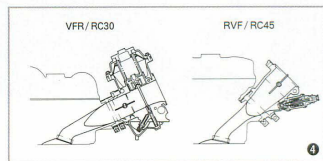
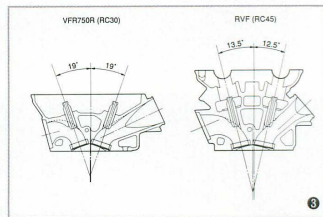
ボア×ストロークの変更やフューエルインジェクションの装着など、当面必要な変更だけでなくRC30ベースでもできるが、操安性改善のためにエンジン内部のレイアウトを変更したり、数年先になってもレーシングマシンとしてのパワーアップに対する余裕を失

わせないエンジンにするためには、やはり、完全な新設計とするより他に方法はない。

こうして再び、最新のワークスRVF750をベースにしながら、そのワークスマシンの進化を先取りして盛り込むという純粋なコンセプトを貫いた開発がなされ、全日本選手権にスーパーバイクレギュレーションが導入された'94年初頭にデビューしたのが、ワークスマシンの名称を冠したRVF/RC45である。

RC45で最も注目したいのは、実はフューエルインジェクションの採用よりもカムギアトレインをシンダーヘッドの右端に配置したことだ。これによってシンダーヘッドのさながら小型化が可能になり、搭載位置の自由度が増して、よりいっそうエンジンをフロントホイール寄りに配置できるようになった。もうひとつの大きな変更点はアルミスリーブの採用である。従来、市販車のシンダーライナーは、常識的に、潤滑性、耐久性、加工性などに優れた鍛鉄が使われていた。が、軽量化と小型化の手はここにも及び、アルミ化された。これはまた、放熱性の向上にも効果があった。

その他、RC45には数えだすときりがないほどの新技術が盛り込まれた。このマシンの全面新設計は、ほとんど全面新開発と同義だった。そして、デビューした'94年の8耐優勝を皮切りに、'95年の8耐2連覇、'95/'96年の2年連続全日本チャンピオン獲得と、栄光の道を歩むのである。（P.30～37：吉村誠也）

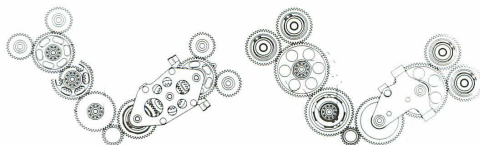


①RC30（VFR750R）とRC45（RVF）のディメンション比較。より高い安定性を得るため、キャスターが立てられ（25°→24度30分）、エンジン重心がフロントホイールに近づけられ（607→597mm）、ステアリングヘッドが低く（712→708mm）された。同時に、安定性向上のためスイングアーム長が伸ばされ（528→535mm）、ホイールベースも長くなった（1404→1407mm）。その他、空力特性の向上を狙って、カウリングやシート形状にも変化がみられる。

②RC30よりもさらに凝縮感を高めたといえるカウリングの内部。
③高回転・高出力を狙い、14000rpm近くでの燃焼効率改善のためにフラットな燃焼室形状を採用するとともに、バルブ挟み角を狭くし、吸気通路のストレート化を進めたRC45のシンダーヘッド。
④フューエルインジェクションの採用は、吸気通路のストレート化にも貢献している。キャブレターとの大きさの違いに注目したい。
⑤RC30とRC45の性能曲線の比較。パワー、トルクとも全域にわたって上乗せされているだけでなく、非常にフラットな線を描く。

VFR750R (RC30)

RVF (RC45)



6

⑥カムギアトレインをシリンダーバンクの端に配置したのは、操安性の改善を狙ってエンジンをフロントホイールに近づけるためである。これは同時に、カムシャフトドリブンギアに大径化の余裕を与え、さらに、クランクシャフト中央ではなく端に配置されるドライブギアは、従来のものより小径化が可能になった。これにより、RC30や第3世代のV4エンジンのように途中に2枚重なるギアを使って減速なくともいいギア比（2：1）が得られ、よりシリンダーバンクギアトレインとなっている。サイドカムギアトレイン化は、このほかにもアルミスリーブの採用と相まって、シリンダーピッチとクランクジャーナルスパンの短縮を可能にした。ジャーナルスパンが短くなり、中央にカムドライブギアを設ける必要のなくなったRC45のクランクシャフトは、ねじりで26°、曲げて33%の剛性アップを実現している。

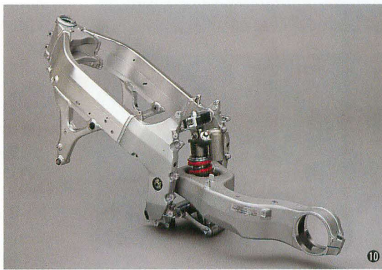
⑦この図から、従来モデルと比べて異例に左右のピストンが接近しているのがわかる。シリンダーヘッドカバーは、前側バンクの前寄りにある2本の取り付けボルトの間で限界まで内側に追込まれており、フロントフォークがフルストロークしたときは、タイヤの外周がここのまできで、レーシングマシーンとして必要な条件を突き詰めた設計の裏だ。

⑧すべて、次期ワークスマシンへの転用を考えて設計されたエンジンパーツ。初代V4のVF750以来不変だったボア×ストロークを変更した（70×48.6mm→72×46mm）ことによってコンロッドが短くでき、この点でも軽量化を達成している。RC45で初めて市販車に採用されたアルミスリーブは、アルミのパウダーメタルにセラミック（耐久性向上のため）とグラファイト（摩擦性向上のため）を熱間押し出し成型して造られており、軽量で摩擦耗性に優れた特徴を持っている。これに組み合わされるピストンは、耐久性を高めるための強化処理を受けたトップ/セカンドの2本のリングと、オイルリングを持つ、合計3本のリングに改められた。

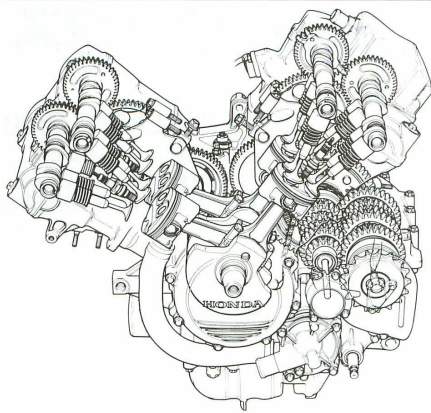
⑨RC45のもうひとつの特徴であるフェューエルインジェクションは、PGM-FIと呼ばれる電子制御タイプ。高出力を狙って大径化（φ46mm）したスロットルボアを持ちながら、エンジン回転数、スロットル開度、気温、気圧、冷却水温などの条件に応じて最適な混合比となるようにセッティングされている。このシステムのレース用コントローラーには、キャブレターのセッティングに相当する作業を、一ドライバー1人でできる4個のボリュームが付属しており、現場でのセッティング作業時間の短縮に貢献している（レース専用にはマッピングされたチップもある）。



8



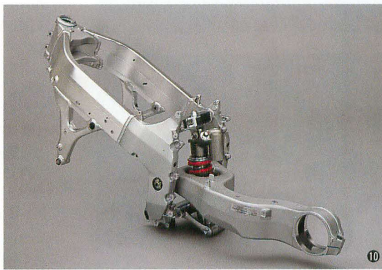
10



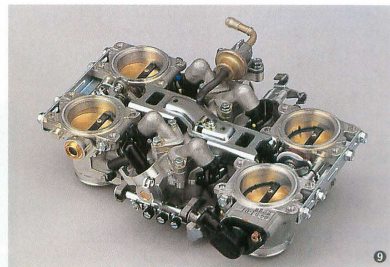
7



8



10



9



11

■NRからRC45まで、ホンダV4の可能性を高め続けてきた技術者たち

今回の特集を組むにあたり、ホンダの朝顔研究所で3人の技術者に話をうかがった。2輪の研究所には並列4気筒グループとV4グループのふたつが互いの技術を高めるために奮闘していると聞くと、この人たちはまさしくV4の可能性を追求するためにホンダに入社したと思えるくらい、長いかかわっている。特に堀池さんと原さんは、最初に設計したのがNR500というから筋入りだ。

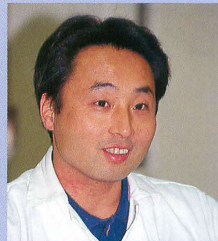
この15年間、高性能のホンダを象徴するように性能が高められてきたV4エンジン搭載車は、もちろんこれからも独自の世界を我々に見せてくれるだろう。今はCBRやVTRが話題となっているが、この3人の話を聞いていると、次に来る第4世代のV4が高性能をどうやって我々に味わわせてくれるのか、非常に楽しみになっている。（佐々木）



■堀池 達 1978年に入社し、いきなり初型NR500のフレームを担当する。'88年までHRCに在籍し、R&Dに移ってからはプロジェクトリーダーとしてRC45の開発を務めた。



■原 直人 1978年入社と同時にNRのエンジン設計に携わり、84年までHRCに在籍。翌年からはR&DでVFR750Fの開発を行い、以後の市販V4エンジンすべてにかかわる。



■本多和郎 RC30のプロジェクトリーダーを務めた後、現行VFR750Fを最後にHRCへ移動。'95年は全日本監督としてRC45やNSR走らせ、'96年はマシン開発を手がける。

RC45ワークススーパーバイク仕様車

3年目を迎えたRVF、8耐仕様車に見るワークスマシンの真髄

‘94年からのスーパーバイクレギュレーションにより、改造範囲が大幅に狭められたとはいえ
全日本と世界選手権のスーパーバイクレース、そして鈴鹿の8耐で勝つためには
これほどまでに多くの知恵と先進の技術を盛り込み、完成させなければならないのだ

Photos : Teruyuki Hirano

‘93年までのワークスTT-FIマシンRVF750のフルレプリカモデルとして登場したのが、‘94年1月発売のRVF/RC45だ。‘93年までのワークスマシンの基となったRC30（VFR750R）がフレームの改造が自由なTT-FIレース用のベース車だったのに対して、RC45はフレームの改造が禁止されたというスーパーバイクレースのためのベースマシンとしてデビューした。このためRC45は、改造が禁止されている部分は、ほとんどワークスRVFのフルコピーといえる構成となっている。

だが、いくらベースとなる車両が優れていても、レギュレーションで許される限界まで改造の手を加え、それを走らせて得たデータを基に、さらに性能を高めていくのがワークスマシンである。当然、同じベースマシンでありながら、‘94年のワークス仕様車と‘96年のワークス仕様車には、最高出力、エンジン性格、操安性などあらゆる点に違いがあり、戦術性は明らかに‘96年モデルのほうが高くなっている。

最速だけでなく、扱いやすさをも狙ったエンジン関係のチューンアップ

エンジンに関しては、内部の細かなチューニングアップを進めると同時に、ラン圧過給を推進したことが最高出力の向上に大きな効果をもたらしている。フロントカウルに設けられた2個の吸気口の位置や形状、そこからフューエルタンクを貫通して吸気バルブに至るダクトの取り回しなどを見ても、年々進化している様子がうかがえる。

最高出力の向上は、時として低中速トルクの低下を招く。いくらレース専用でワークスライダーしか乗らないマシンとはいえ、最高出力が同じなら、より低中速トルクがあったほうが乗りやすく、ラップタイムも向上する。各社がこぞって研究・開発している排気デバイスのひとつが、単なる最高出力の向上よりも低中速トルクの増大を狙ったものだが、レースにおける低中速トルクの重要性を示している。

RC45は最ももと、この点に関してはイマイチ有利だった。最高出力回転付近に合わせてセッティングすると、どうしても低中速回転域で問題が生じやすいキャブレターとは違い、フューエルインジェクションはそのあたりのコントロールが自在にできるからだ。しかし、いくらよくできたフューエルインジェクションでも、吸気系流の法に依存する気体の膨張まではコントロールできない。もしそれができたら、さらに低中速トルクを増大させることが可能だ。あるいは、現状で充分な低中速トルクが得られているのなら、さらに最高出力向上を狙ったチューニングができる。

RC45ワークス仕様車の開発陣は、この、気体の膨張をコントロールして出力特性を変えたいという難問にも取り組み、4輪のFIで開発されたひとつのディバイスを採用した。低回転時の燃焼過給効率を高めるための可変エアファンネルだ。通常、長くすると低回転で、短くすると高回転での吸入効率が向上するエアファンネルの長さを可変にすれば、低回転と高回転の両方で

吸入効率を高めることができる。‘95モデルに初めて装着され、テストが行われていた可変エアファンネルは、‘96年型のワークス仕様車の標準装備となった。

こうした吸気系の進化につれて、排気系の変化も目立っている。RC45になって最初のころは、集合部分までの長さや、4-2、2-1の各集合部分の形状、エグゾーストパイプ各部の径など細部の改良が中心だったが、‘95モデルではサイレンサーを2本にするという大きな変更が加えられた。パワーアップに効果のある排気干渉は利用するが、逆効果となる干渉は排除しようというのがその狙いだと思われる。サイレンサーの2本



Riding Sport



化はまた、排気音の低減にも効果があり、レースでの騒音規制を余裕を持ってクリアできるようになった。

こうした大幅な改良が加えられた‘95モデルと比べると、‘96モデルの変更点は少ないように感じられるが、実際は、エンジンの性能開発部品で“去年型と同じなのはコロッドバルブとバルブロッカーくらい”というエンジニアがいるほどの大改良を受けている。

車重の変化で崩れた好バランスを再び取り戻すための作業の数々

車体まわりは、ベースマシンそのものが‘93年型ワークスRVFのフルレプリカであり、特に車体関係のディメンションはワークスマシンそのままといわれているため、レースに不要な補器類を外し、フロントフォークとリアショック、タイヤなどをワークス仕様にするだけで問題はないはずだった。

ところが、全日本選手権のスーパーバイクレースとなった‘94年、初のRC45ベースのワークス仕様車が走りはじめてみると、トラクションの不足ないしはトラク

ションコントロールの難しさが顕著された。従来のワークスTT-FIマシンと同程度にまでパワーアップされたエンジンを、TT-FI仕様より20kg近く重い車体に積んでいたのが原因だった。

この問題に対して、‘94年の8耐までにいくつかの対策が施された。ロングスイングアームの装着と、それに伴うリアサスペンション特性の改良。フロントフォークの作動性向上。そしてエンジン性格の見直しなどである。これらの対策によって、‘94年後半には一応問題は解決したが、トラクション不足への対応を最優先課題とする開発は続けられ、‘95年にこれらはほぼ克服された。‘96モデルに装着された、さらに作動性を向上させた新型のフロントフォークはもちろん、エンジン関係の改良、特に最高出力の向上以外の部分は、トラクションの向上とスロットルコントロールの容易さを狙ったもので、これらは大きな改善を行った‘95年モデルから受け継がれている。サスペンションの作動性向上とスロットルコントロールのしやすさは、ともに、タイヤへの負担を軽減し、耐久性を上げる効果もある。スーパーバイクレギュレーションの改訂により、最低重量が5kg軽い160kgとなったもの、そのぶん軽量化を図らなければならないこととはいえ、運動性、タイヤの耐久性の両面で、好ましい結果をもたらした。

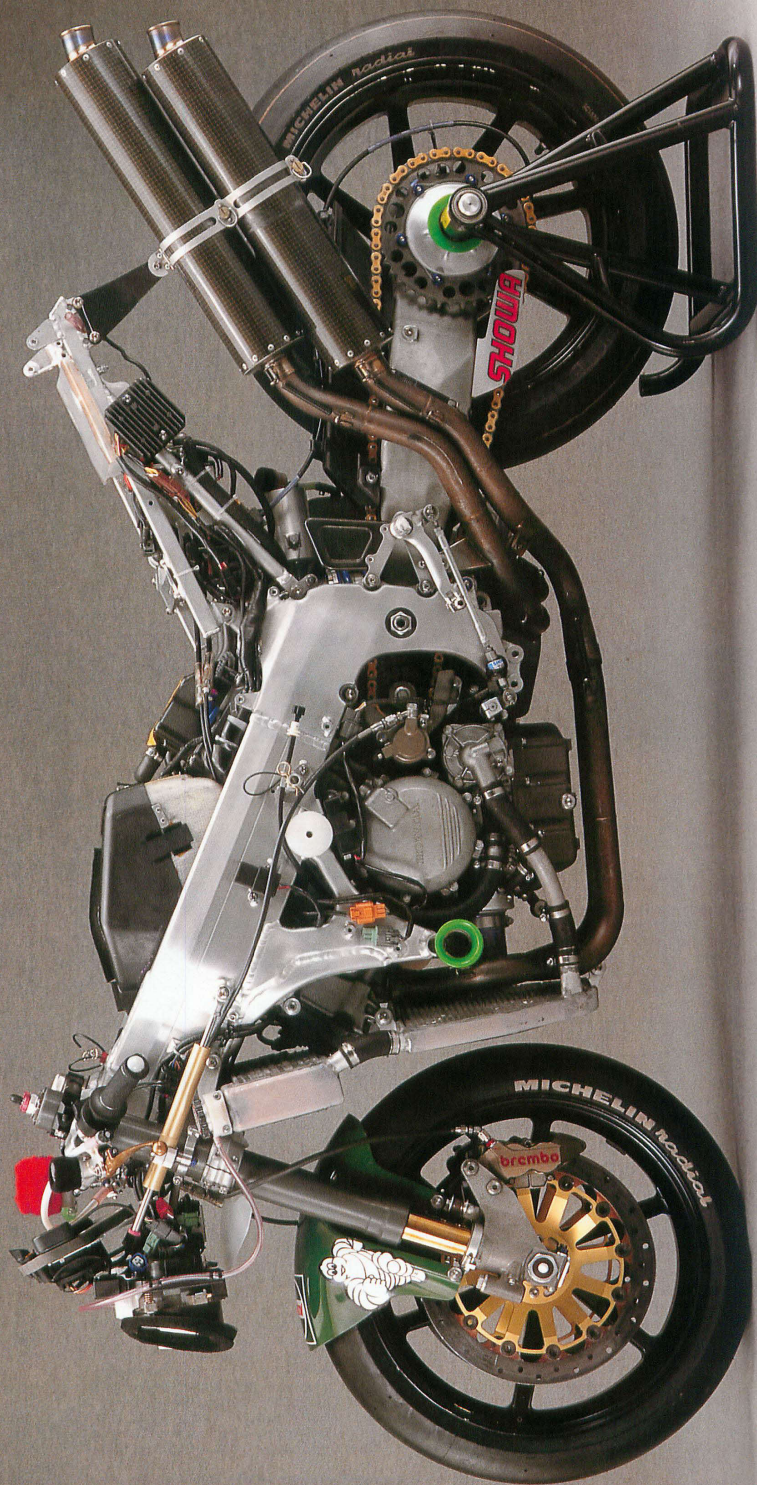
こうしたスプリントのスーパーバイク仕様車と今回撮影した8耐仕様車に、特に大きな構造上の違いはない。8耐では、最低重量が5kg増しの165kgになるが、それはほとんど、ヘッドライトや発電機など、追加される電装系パーツの重量に相当する。スプリントでは‘92年ごろから、8耐でも‘93年から使われていたカーボンコンポジションのフロントブレーキディスクは、レースレギュレーションの改訂により、‘95年以後はどちらも鋳鉄になっている。

8耐用に開発されたフロントホイール脱着時のキャリア位置決め機構は、全日本でもそのまま使われることが多いし、ハンドル、レバー、ステップ、ステップホルダー、ワイアなどに施された転回時の交換を容易にする機構の多くも取り付けられたままになっている。これは、8耐用の装備といえども、徹底した軽量化設計をはじめ、動力性能や運動性能を低下させてはならないという設計思想が窺われているためだ。

TT-FIからスーパーバイクに変わり、なるほど外観は市販状態に近づいたかもしれないが、この場合のレギュレーション変更は、開発における制約の増加を意味し、1台のマシンを完成させるために注がれるアイデアと労力は、むしろスーパーバイク仕様車のほうが多い。そんなアイデアと、それを実現した先進の加工技術の粋をご覧いただきたい。（吉村誠也）

■デビューから2シーズン目に全日本と8耐を制したRC45は、今年の8耐でも優勝機体の座に挙げられながら、相次ぐ転倒により劣化を遂げる。しかし、全日本の全日本選手権が2年連続タイトルを獲得、国際選手権世界選手権スーパーバイクでもドゥカティのワークスマシンと相手を善戦し、富士スピードウェイでは第1レースで武田が日本人初優勝を飾り、第2レースでも青木が優勝、幸真は、2連覇を目指して今年の8耐を走る岡田と、後の乗ったワークス仕様車

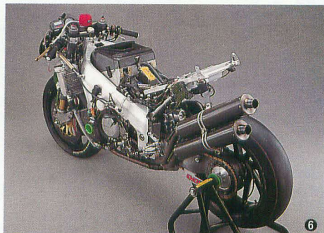
Castrol Honda RVF/RC45 Suzuki 8hours Version '96





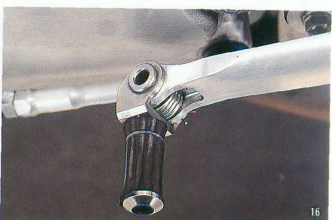
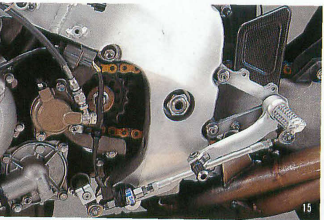
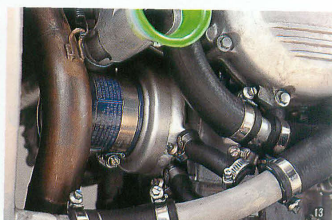
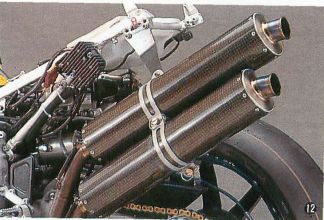
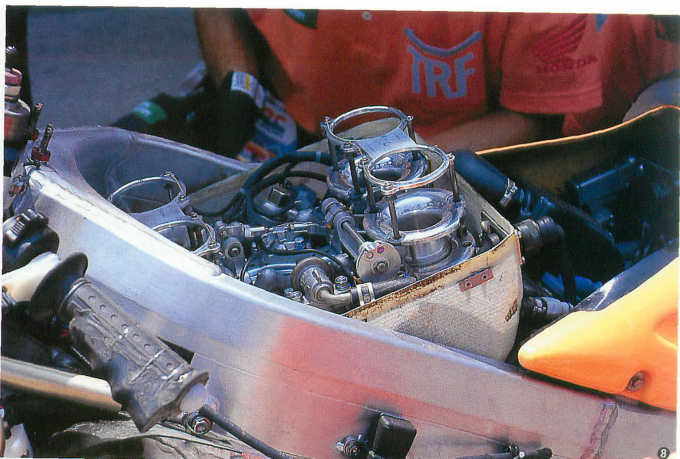
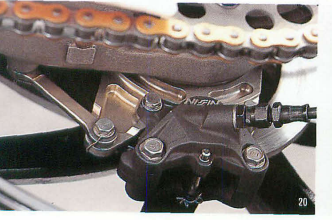
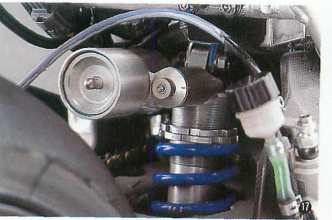
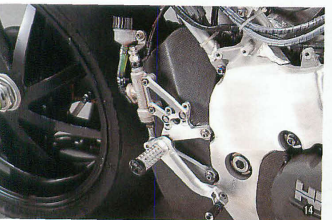
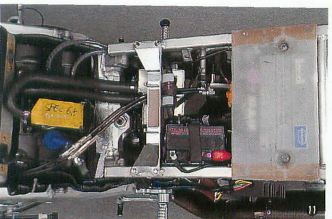
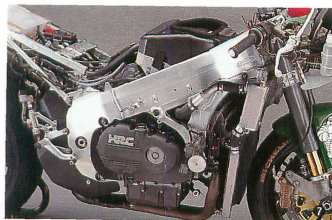
細部に込められたアイデアと、それを実現した先進の加工技術

- ①アルミ削り出しフォークブラケットを囲むメーターまわり。四角い専用レンズで囲まれたフォークキャップボルトの上にある六角形がスプリングのブロードアジャスターで、その上の赤いダイヤルは伸び縮み調整用。さらにその上にあるのがエアバルブ（タイヤバルブと同じもの）で、フォーク内の空気圧を調整する（坂くためのもので加圧は行われていない）。タコメーターの周囲にはオーバーレブなどの警告灯があり、左側に市販のラップタイマーが備わっている。WIDEのラベルは、ブレーキレバーの握り代（3季用）の調整方向を示し、矢印の方向に回すと握り代が広がる。燃料タンク取り付けピンとクリップ、そのピンを留めるゲット、クリップを留めるワイヤなどに、ワークスマンらしき装束が表れる。
- ②マスターシリンダーは、GPマシンにもみられるポンプのスペースシャトルが、レバーは専用で造られたパーツである。削り出しの可倒式で、さらに先端から13寸付近に溝を切って、軽度の減速なら先は折れても根元の部分は残るようにしている。握り代調整用ダイヤルから伸びるワイヤは、レバーの根元の三角形のブラケット（これも削り出し）内にあるベールカバー（傘通）に接続されている。
- ③マグネシウム製のクラッチレバーには、押し位置調整スクリューの先にはミニチュアアクリルリングがあり、操作感の向上に貢献。白いチューブの先にあるダイヤルは、ブレーキレバーの握り代調整用。
- ④フロントのシールドと、GPマシンにみられる内部対比がワークススーパーバイク仕様車の特徴であり、車重は規定値以下。
- ⑤フロントライク、ラジエーター、シリンダーヘッドとそれらの間の関係に注目。RC45になって、それまで気筒間あたりにあった駆動のギョットラインをわざわざ左側に移動したの、こうしたぎざぎざの位置にエンジン室を配置するのだ。容量の増やされたオイルパンはマグネシウム製。エンジン下部にある白い円形のブロックは、転倒時にラジエーターを保護するためのカバーである。
- ⑥これが可変エアファンネル。スタジオでの撮影は許可されなかったが8割では丸見え状態で整備をしていた。その構造は、通常の長さ（高回転時に最大の慣性過給効率を得られる長さ）のファンネルの上にもう1個、上下に動くファンネルを設け、サーボモーターで駆動する。この3本の丸棒がガイドレールで、可動ファンネルはこれに沿って上下する。最も上に上がったときは前面ファンネルとの間に充分な空間が確保され、吸気管長（慣性過給効率）が最大となるエンジン回転数を決定する。に影響を与えなくなる。



- ⑦高回転時に最大の慣性過給効率を得られる長さのファンネルの上にもう1個、上下に動くファンネルを設け、サーボモーターで駆動する。この3本の丸棒がガイドレールで、可動ファンネルはこれに沿って上下する。最も上に上がったときは前面ファンネルとの間に充分な空間が確保され、吸気管長（慣性過給効率）が最大となるエンジン回転数を決定する。に影響を与えなくなる。
- ⑧スロットルワイアの途中（クリップに近い部分）に設けられたジョイント。両側のゴムブーツと1本の金属バンド（2本のワイヤはワイヤの断線を防ぐ意味で使われているだけ）を外すとアルミのケース

- が長手方向に割れ、中のガイドチューブとジョイントが現れ、この部分でワイヤを取り外すことができる。クリップ側が破壊したときなど、キャプター側でワイヤを外したり、新しいワイヤを通するのは大変だが、クリップ側だけの交換なら簡単にできる。これを真似たアフターマーケットパーツの登場に期待したい。
- ⑨ポルトのシートレール間には、バッテリー、可変エアファンネル駆動用のサーボモーター、フューエルインジェクションのコントロール、CDユニットなど、重要な電装パーツが集中してマウントされている。削り出しのクロスメンバーの下にあるのは、アルミ板を溶接で組み立てたブローヤータンクである。
- ⑩ワークスマンには常設的なカーボンセラミックFRPのサイレンサー。バンドにはカウリングと同じファスナーがめくられる。
- ⑪オイルフィルターのベースに冷却水を循環させ、冷却効率を向上させている。撮影時には外されていたが、8割走行時には、これと空冷式のオイルクーラーを併用して、熱対策を強化していた。
- ⑫ステッパホルダーとマスターシリンダーの取り付けは、ともにボルト穴をオープンエンドにし、ボルトをわずか2回転程度させるだけで取り外せるようにしている。ブーツの引っかかりによる誤作動を防ぐため、ペダルの上面が丸められているが、これを三次元機械加工でやってもあたりがワークスのすごさだろう。シフトアップ時の点火カットシステム（クラッチ操作もスロットルの戻しも不要）用のシフトセンサーが設けられたシフトロッドも、両端をクリップ留めにして転倒時の交換作業の短縮を図っている。
- ⑬ペダルは左右とも、先端可倒式。本体はアルミの削り出しによるものだが、先端部分は、同じ削り出しでもチタンである。
- ⑭ショード製のビギンバンクタイプのリアショックユニットには、上部に圧縮、下部に伸び側調整ダイヤルが備わる。リング類にワークス専用パーツを使うほか、スイングアーム本体とスイングアーム側のマウント位置そのものが市販車とは異なっている。
- ⑮タンク製のボルトと、先端穴が加工されたスパーサーを持つプランポンのスペシャルキャリアー。GPマシンと基本形は同じだが、ホイールの設置をスムーズにするため、あとで角を削っていく。
- ⑯大型鋼造ボキの、ニンシオン製対向ストロリアキャリアー。
- ⑰リアアクスルのホイールナット側にはキャップ、反対側にはファンネルの取り付けられ、それぞれ、ホイールナットとジョッキの挿入を容易にしている。中空のアクスル内には、レーシングバイクのホイールを挿入したときほどラッチング（ホイールナットの固定を容易にする）を引込まない構造が採用されている。
- ⑱固定スパーサーをなくしてはならない2連のクワックリヤーキャップ。片方にガリリと液面監視用の窓が備わる。（吉村）





VFR750R/RC30
RVF/RC45
RVF/NC35



丸山 浩が語る3台のV4マシーン

レースで勝つためのRC30/45、公道での楽しさを狙った400のRVF

“ファイナルチューン”でおなじみの丸山さんは、RC30や45で8耐や全日本を戦ったライダーだ
そんな彼だから、V4=レースとなるのだが、今回はあえて公道で3台のV4マシーンに乗ってもらった
数々の思い出と合わせて、RC30/45、RVF(400cc)のロードインプレッションをお届けする

Photos : Teruyuki Hirano and Takashi Aoki

初めて乗ったV4はTT-F1マシーンだった

僕が限定解除したとき現れたのが、VF750Fだった。ハーフカウルやフレームに詰まったコンパクトなエンジン、ゴールドに輝くブーメランコムスター。そしてフロント16インチホイールに装着されたダブルディスクブレーキなどがとても印象的だったのを覚えている。もちろんそれまでV4エンジン搭載車には乗ったことはなく、V4フィーリングなど知るよしもなかった。気になる存在ではあったものの結局手にすることはなかったが(排気音が好きになれなかった)、初めて大きなバイクに乗ろうかというときに見たV4マシンの未知の世界は、僕に強烈なインパクトを与えた。

それから数年が過ぎ、初めてV4に乗る機会がやってきた。ただしそれは市販車ではなく、TT-F1仕様のRC30であった。’89年当時、エンデュランスレーシングに所属していた僕は全日本のGP250クラスに出場していたが、プリデストンがその年の8時間耐久用のタイヤをテストするために、オーストラリアのオアシスサーキット(ガードナーの地元のサーキットだ)でTT-F1マシーン走らせることになったのである。

船便で届いたRC30を木枠から取り出し、ライディングポジション合わせを行うためにまたがってみると意外なほどコンパクトで、“これなら250と同じような感じで乗れる”と、胸なで下ろした記憶がある。

午後からすぐさまテストが始まった。まずは標準仕様のタイヤからで、2〜3周のウォームアップに1周。そのときのV4エンジンに対する印象は、6000〜7000rpmといった比較的低い回転からでもドカッとトルクが出てくるうえ、どこまでこの感じが続くのだろうと思うくらい、回転が上昇してもフラットにトルクフィーリングを持続させるといったものだった。

4ストロークVツインエンジンの場合、早めに現れた極太のトルクを一瞬のうちに使い切れるからという点に頭打ちがくるので、シフトアップを早めに行くとトルクの太いところを重点的に使うのだが、V4エンジンの場合はそのまま回転が伸びていくので、高回転を多用すればするほど速く走れると思った。

ただ、そのときはV4エンジンに充分慣れる間もなく全開走行が要求された。グリップの耐久性と、そのコントロール性テストのため、ビットインのたびに新品のスタッドタイプタイヤに装着され、真夏のオーストラリアで、炎天下のなか40分間走り続けるのである。

初日のテストが終わったとき、エンデュランスの浅海社長から、“そんなに回ったエンジンが最後まででもないぞ!”とどなられた。ふだんは2ストロークマシーンに乗っているせいで、とにかく高回転をキープして走りか身についてしまっていたのだ。だからRC30でもレブリミッターぎりぎりのところを常に使っていたのだが、1週間あるテスト日程でそんな走りを行ったエンジンがもたないうえに、現地ではオーバークールするなどでかなりの、2日目はあらはひどく高いギアでコーナーを立ち上がるようにした。そうし

てみると、トルクがあるために低い回転からでもタイヤを簡単にスライドさせられるのに驚いた。

それを考えると、V4に比べ並列4気筒は、出力特性がピーキーな2ストロークマシーンに近い走りを感じさせる。コーナーで使用する回転数はある程度限定され、エンジンが作りだす、ある回転数からの盛り上がりに合わせてリアタイヤのスライドが始まる。したがってギアレシオの選択が重要な項目となる。しかしV4の場合はどの回転域からでもコーナー脱出に必要なスライドを生み出すことができるので、意外とギアの選択がイージーだ。これはVツインにもいえることだが、V4はこれにべら4エンジンの伸びやかな高回転域がプラスされていると考えていいだろう。

8時間耐久レースもRC30で参戦

次にV4マシーンに乗ったのは、’90年の8時間耐久レースだった。すでにRC30は乗り込んでいたこともあ



って、初めての8耐でもそれほど苦勞することはなかった。翌’91年には桜井ホンダから全日本と8耐に参戦したため、とにかくRC30に乗る機会が多くなった。このころはTT-F1クラスにおけるRC30の実力はかなり高く、他メーカーと争っていても常にストリートスピードでのアドバンテージがあったのを覚えている。

それが’92年になるとカワサキのマシーンが速くなってきて、苦戦を強いられるようになってきた。他のライダーたちは、「もうこれ以上のタイムは出ないだろう」と半ばあきらめていたが、それでも僕はRC30で各サーキットのベストラップを更新し続けた。しかし、さすがにエンジンのパワーアップには限界がみえており、特にキャブレターの問題は大きかった。後発に出てきた他メーカーのマシンはエンジン設計が根本的に見直されており、口径の大きいキャブレターが付いている。基本的に出るべきパワーにどうして差があるのだ。もちろんRC30には数百万円もしたレース用のキャブレターが存在したが、もはやキャブを燃焼室と結ぶポートの形状変更が必要とされていた。

ハンドリングにも同様のことがいえ、フォークの突き出し量を増やすとともにフレームを加工してギリギリまでエンジンを前方に配置し、重心の位置をフロント寄りによっていくことで旋回性を高めるようにしたのだが、フルブレーキング時にフロントタイヤがシン

ダーヘッドカバーに接触してしまう。本当はもっと前に出したいところだが、それ以上は無理。

フレーム剛性も足りなくなってきた。どんなに補強を入れても、やはり基本設計の古さは隠せない。大事なエンジンの搭載位置を移動することとステアリングヘッドの形状を変更することが、基本的にエンジンが“大きすぎて既存のフレームでは搭載位置に自由度がない。すでにモディファイはし尽くし、新型車の登場を待ちながらレースに参戦していた。

しかし、’93年には噂されながらも新型RCは姿を現さなかった。この年、今までアドバンテージを保っていたストリートでの選ばは、もはやカワサキZXRIにもヤマハXJ600にもおいていられるようになっていた。

勝つことが使命のRC45

そんな状況の下で’93年秋にデビューしたRC45だが、もっと早く発表されるはずでありながらそれが遅れてしまったことや、’94年から全日本でも始まる“スーパードラッグ”という新しいレギュレーションに急ぎよ間に合わせたような登場をみると、僕たちはRC45の完成度に対して若干の不安を感じなくもなかった。

その年、僕が初めてRC45を走ったのは、レースではなくメーカー発表の試乗会、つまりジャーナリストとしてだった。ただ、僕自身はこいつで’94年のスーパードラッグを戦うことになっていたので、その戦力能力をいち早く知りたいというのが本音であった。

発表されたスペックは申し分なかった。今まで戦ってきたRC30で、基本設計から変更しなくてはならないと思っていたところは確実に改良されていた。

例えばシャシは、サイドカムギアトレインにすることによってエンジンとフロントタイヤの間隔を確保して自由度を高めると同時に、フレームにはRC30のときに入れていた補強が徹底的に施され、さらに剛性を上げる必要がある部分とそうでない部分がしっかりと見直され、旋回性の自由度が考えられていた。

そして、最大の武器となるのはインジェクションを採用することによって可能となった、46mm口径のインテークマニホールドであった。これだけのボアがあれば、エンジン自体の出力をいくらか上げて余給がある。さらにラム圧過給を駆使すれば、理論的な馬力では、まさしく他メーカーを圧倒したといっている。

しかし実際RC45でレースを戦った’94年、僕は苦戦を強いられ続けた。確かにパワーはあって、他のメーカーのマシーンに対して再びストリートの速さでは充分なアドバンテージをもつことができた。ところが、各コーナーから脱出するときに思うようなグリップ力が得られず、カワサキやヤマと同じ速度で旋回し、立ち上がりそうとする自分だけがグリップを失っているように、リアタイヤが大きくスライドしてしまう。結局同年の8時間耐久レースで、僕は前年にRC30で出したタイムを更新することができなかった。ストリートは確実に速く走っているはずなのに、コーナリングでかなりロスをしているようだった。



それがきっかけで、僕はこの時期からタイヤのグリップ力をとても気にするようになってきた。そしてその気持ちで、長年一緒に開発を続けてきたブリヂストンが強力にバックアップしてくれた。ミシュランに負けないグリップ力でさらに深いバンク角が使え、なおかつアクセルを開けていってもマシンを押し出してくれるようなタイヤの開発に専念した。

RC45はストレートは速いが、そのパワーをコーナーの立ち上がりで確実に路面に伝えることができないとタイムが出ない。リアタイヤのスライドが大きすぎてコーナー立ち上がりでアクセルを開けることができないのなら、深いバンク角で得られる旋回力を駆使して、高いコーナリング速度を維持したまま駆け抜けるしかない。まるで125ccクラスのGPマシンに乗るような走り方を考えなくてはならなかった。9月に行われた鈴鹿のレースでは、そうして走ることなどかRC30のタイムを更新することができた。

'95年になると、スーパーバイク仕様のRC45はさらにパワーアップした。そして僕はワークススペースをふんだんに装備したマシンに乗ることになる。だが、このシーズンはライバルとなるライダーたちとの戦いではなく、RC45との格闘に終始した。RC30のときはフレーム剛性の足りなさからマシ-

ンが暴れていたが、それは極端にアクセルを戻すほどではなかった。レース中、コーナーで他のライダーとサイドバイサイドになれば、リアタイヤを大きくスライドさせながらもアクセルはほとんど開けていたことができた。しかしRC45は、少しでも大きく開けさえすればとも簡単にグリップを失い、アクセルを戻さないかぎり回復しなかった。だが、グリップの限界ギリギリを見極めながら走り続けることは難しい。クリッピングポイント手前から始めるリアタイヤのスライドを、マシンが完全に起きて直線部分に出るまで最小限に抑えるために、アクセルを常にゆくりと、微妙な開度で調整しながら開けていくのだ。もちろんこれはオートパイを速く走らせるための基本的なテクニックではあるが、RC45はこの操作を鈴鹿のすべてのコーナーで要求してくる。非常に高い速度域でこれを確実にこなしていくのは、とても難しい仕事であった。

要するにRC45は、ライダーがコントロールする領域があまりにも多すぎるのだ。マシンはただひたすら他では得られないようなパワーを供給するだけで何の手助けもしてくれない。いかにも“多”の人にいいタイヤを出してもらおうとは思わない。たったひとりが世界一速く走ってくればそれでいい”と言っているようである。だから僕は、レースに出るときに“マシンをコントロールし切れれば、だれにも出せないようなタイムが出せるはずだ”と、常にそう自分に言い聞かせてRC45と格闘してきた。厳しい戦いだった。

この年の8時間耐久レースは9位。ワークスマシンではないので世界一とまではいかなかったが、少しはRC45に勝ったような気がした。

公道で乗るRC30とRC45

今日、箱根のワインディングロードで改めてRC30を走らせてみて、実にバランスのいいスーパーバイクであることを実感した。乗って楽しく、攻めて面白い

マシンだ。もっとも今回のRC30は、ハイコンピューストンと吸排気系の変更で、かなりパワーを出している。トップエンドのパワフル感RC45よりも格段に向上していた。またトルクの出方も回転の上昇とともに徐々に盛り上がりを見せ、面白みがある。

しかしハンドリングそのものは、さすがに古さを隠しきれない。RC45よりもワンサイズ細いタイヤが生み出すハンドリングは、50〜60km/hくらいのコーナーではとても軽快感があるが、それ以上のスピードになると若干重さが目立ってくる。だからといって、それがデメリットになっているとは思わない。高速道路などでは逆に安定感があるのではないとも思えたのだ。

ではRC45はどうだろうか。比較してみると、低速コーナーから終始安定した接地感を持ちながらマシンを倒し込んでくれる。高速走行でも、これほどハンドリングが変わらなくていいかと思うほど変化がない。140km/hで走らせていても、ちょっとした低速コーナーを曲がっているかのようにヒョイッとマシンが寝てくる。だが、ただしいわけではない。あくまでもしっとりとした接地感を保ちながらだ。

また車体の重さを感じさせないのも特徴的だ。実際にまがっていても、RC30よりも大柄で重そうに感じるのは、いざ走りだすと乗りこなしやすいコンパクトな印象に変わってしまうのか不思議なところである。サスペンションは、コシがありダンピングも利いているので、コーナリング中にトラクションがかけやすい。特にリアは、どこからでもアクセルを開けた瞬間から“ドン”と出るトルクをしっかりと路面に押し伝えてくれる。ただ、何気なく走らせているときはあまりストロークを思わず、硬く感じることもあった。そしてエンジン、RC30との決定的な持ち味の違いを生んでいるのが、フューエルインジェクションを採用したエンジン出力特性である。

燃料噴射システムの大きな特徴としては、アクセル

■V4マシンとともにあった、丸山選手の鈴鹿8時間耐久レースを振り返る

本文にもあるように、丸山選手は'90年からずっとV4で8耐を走っている。ここでは彼の戦歴を紹介しよう。

○1990年 アコムスポーツキックスRT：RC30

初参加となった8耐は、匹田慎吾選手とベアを組んでタレントの高田純次さんが監督のスポーツキックスから出場。予選タイムは2'19"857(丸山)で、決勝は優勝した平ノロソン(YZF)から32周遅れの173周で43位。

○1991年 チネッタ&サクライ：RC30

この年のみ、予選タイムは相棒の福島聡選手が速かった(2'19"054)。決勝は転倒などによって周囲が約130と伸びず、43位でゴールするも完走にはならず。

○1992年 チネッタ・サクライTS：RC30

フレディ・スペンサーの出走が話題となった'92年、丸山選手はスペンサーを1周目のケインで強引に抜くという暴挙を行った。この年も転倒があったが、トップから27周遅れ(181周)の39位で完走を果たしている。

○1993年 びわこ社賞・桜井ホンダ：RC30

TT-F1最後となった8耐では、小林敬也選手と組んでひと桁入賞を狙う。予選の2'16"035(丸山)はRC30中最速。決勝はサイディングラップ不参加で2周減算となったが200周を走って11位となり、これもRC30中最上位。

○1994年 チーム桜井ホンダ：RC45

初のスーパーバイクによる8耐では、転倒炎上により赤旗が出て一時中断となった。丸山選手の予選タイムは2'15"011で、レースは7周遅れの176周で15位。

○1995年 ウルトラマンRT桜井ホンダ：RC45

セミワークス仕様のRC45に乗り、予選タイムは一気に2'12"452にジャンプアップ。レースも207周を走ってワークスチーム・ムシロキ、ヨシムラに次ぐ9位を獲得ノ



'94年は、新しく登場したRC45をうまく乗りこなすのに苦労したシーズンだった。



'93年の8耐は、予選・決勝ともRC30中の最上位。



ウルトラマンタロウで走った'95年は、9位の好成績。

●異なる楽しさを持つV4.RC45、RC30、NC35

のオンとオフがはっきりしていることが挙げられる。閉じたときに後輪へ伝えられる出力があまりにもスバツとカットされ、開けたときはドンツと出てしまうので、2000〜3000rpmの低速走行中はとても扱いづらい。表現は悪いが、トラックの排気ブレーキがついてみたい。もちろんその特性は、回転が上がるにしたがって気にならなくなってくるが、基本的にはどの回転域でも表れる。だからコーナリング中にアクセルオフからオンへ持っていくときでさえ、キャブレター仕様のRC30よりも注意が必要なのだ。

このファジーな部分を持たないインジェクションの出力特性が、やはりライダーが微妙にコントロールしてやらなくてはならない仕事を増やしてしまった。今まで1/8開度でコントロールしてきたアクセルワークを1/16開度で行えば、より速いタイムを得ることができる。ライダーがこのマシンを走らせるとき、多くの仕事をこなせば、たくさんの報酬がもらえるのだ。いわゆる「仕事はカッタイが給料はいい」というマシンである。対してRC30のほうは「適度に仕事をこなせば、それなりの給料がもらえる」となる。

もし「給料」となるところが、「レースで使うV4」ということになれば、勝つためには迷うことなくRC45を選ぶだろう。しかし、一般公道というのであれば、どちらを選ぶのかは人それぞれである。

V4フィーリングを思いやり楽しめる400cc

さて、RC30、45を試乗した後に400ccとなると、なにかオマケ的な存在に思えてしまうかもしれない。しかし実際に試乗してみれば、コンセプトが750ccとはまったく異なる車両であることが体感できる。それはレースを意識していない遣り込みともいうのだろうか。実際にはRVF=NC35にもSP400というレースカテゴリーが存在するのだが、この車両はそれほどレースを意識していない感じがする。だからこそ、ストリートで思う存分V4エンジンを楽しむことができるのだ。

400ccながら、3000rpm前後の低速域でも実にトルクフルで扱いやすい。それでいて回転の上昇は伸び上がり、7000rpmあたりからしゅつりとパワーの盛り上がりがある。それがあってライダーを楽しませてくれる。もちろん高回転がよく回るぶん、ワインディングロードでビュンビュン回して走るのはとても楽しい。

ハンドリングにクセはまったくなく、ライダーの意のままに操れる。NC30のときにはまだレースを強く意識していたせいか、深いバンク角を使った旋回性のよさを意識的に引き出してやるために、やはりライダーが余分な仕事を強いられていた。しかしRVFになってからは、曲がろうと思った瞬間から手応えがある。何も考えずにスッとコーナーに入り込んでいくのだ。

レースで勝つために鍛えられてきたV4マシン、RC30と45。この2台は公道では使い切れないほどのポテンシャルが与えられて市販化された。しかし400ccのRVFは、V4の技術を勝つためだけでなく、ストリートユースで楽しむことに向けたマシンといえるだろう。「もらった給料はその日のうちに全部使い果たす」「人生楽しくバーツというゾ」

極端に言えばそれがRVF400の走りだ。僕がV4マシンにまたがるときは、目の前にはいつも戦いがあった。だから走りだしたとたん全開走行に入らなくてはならないRC30と45については、常に厳しい目でマシンを判断してきた。V4マシンで「走りを楽しむ」なんて言葉は想像したこともない。しかしレースを離れて400のRVFに乗ってみると、V4エンジンの高性能を使い切って走らせることがいかに楽しいかを、少しは実感できたようだ。(丸山 浩)



スーパーバイクのベースマシンとなるRVF (RC45)だが、国内のカatalogからはすでに消えている。今回はRC30オーナーズクラブの協力を得て、メンバーのひとりである青山剛さんから借りた。青山さんの車両は'94年に発売された国内モデルだが、サイルencerとインシュレーター、そしてコンピュータを輸出用

の純正品と交換してフルパワーを得ている。また、旋回性の向上を狙ってリアショックの車体側取り付け部分にスパーサーを入れているのも特徴だ。タイヤはSTDのダンロップD204を装着する(F:130/70ZR16、R:190/50ZR17)。ちなみにSTDの国内仕様の実測重量は、ガソリンなし:206.0kg、満タン:220.0kg。



VFR750R (RC30)はスピードバード(Tel.03-3271-5770)の紹介で柴田章彦さんから借りた。国内仕様だが、エンジンは1mmオーバーのcosworthスピンとしたり、スピードバードの4-2-1チタンEXシステムとキャブレターキットを装着して125ps(後続)を発生するという。前後ショックはSTDだが、ふだんは後輪を

17インチにしてリアショックで車高を上げていたため、18インチに戻すと同時に車体の姿勢を補正するためにフロントフォークの突き出し量を減らしている。タイヤはミシュランTX11/23(F:120/70ZR17、R:180/55ZR18)で、フロントホイールはCBR7500の3.50x17。STDの実測重量は、ガソリン満タンで211.0kg。



400ccのRVF (NC35)は、国内で唯一カatalogにあるV4スーパースポーツだ。登場は'94年1月で、前モデルのVFR400R (NC30)からはシャシーを大幅に変更し、シャシーバランスを見直すことにより限界を高めながら体感性能(運動性と軽快性、そして接地感)の向上を狙っているのが特徴だ。エンジンはNC30をベース

とし、自主規制値(59~53ps)に合わせた出力変更や過渡特性の向上を狙ってポート後を含む吸排気系の改良などを施している。また、レンズ面の傾斜を可能とするマルチフレクターヘッドライトやダイレクトエアーインテーク方式を新たに採用している。実測重量は、ガソリンなし:181.5kg、満タン:192.0kg。

V4を選択したホンダのチャレンジ精神

特集の最後に、V4の誕生から今日までを見続けた、ひとりの男の独白を加えたいと思う

1979年、ホンダは'67年に最後に撤退していた世界グランプリロードレースにとうとう復帰した。マシンはもちろん“時計のように精巧な”と評されてホンダを世界中に知らしめた4サイクルエンジンを搭載したもので、しかもこれまでにない画期的なテクノロジーを具現化したものといわれた。ロードレーシングの世界は、すでによりパワーを得やすい2サイクルに移行していたにもかかわらず、ホンダはあえて複雑で重量的にも不利な4サイクルでそれに立ち向かおうとしたのだ。

それは、1959年に初めてマン島TTレースにチャレンジして、わずか数年で世界の頂点に立ったホンダの4サイクル多バルブ多気筒エンジンに対する自信とチャレンジスピリット、そしてなにより、負けじ強がったからだ。

当時ホンダ本社は、同じ東京でも青山ではなく、原宿の貸しビルにあった。その1階にあった小さなショールームに招待されて我が家に見たマシンは、まさに画期的だった。500ccとはとても思えないほどコンパクトにまとめられたそれは、フェアリングとタンクが完全に一体化した、いわゆるフルカバードスタイルであり、ボディのあちこちにリベットがむき出しにされた、それまでの常識では考えられないようなスタイルをしていた。

4サイクルと発表されたパワーユニットは、ラジエターからの熱気を抜くスリットからかすかに見えるだけで、どんなレイアウトなのかすらわからないものの、恐ろしくコンパクトかつスリムにまとめられていることは見てとれた。このNR500（ニューレーシングの意味）とネーミングされたグランプリマシンこそ、ホンダのV4史のルーツとして記念すべきマシンであった。

楕円ピストンと8バルブ、2本のコンロッドを持つ90度V型4気筒という、これまで前例のない

レイアウトを与えられたエンジンは、500ccという排気量にもかかわらず、20000rpmを優に超える超高回転と2サイクルに迫るパワー（110psといわれた。当時2サイクルの500ccグランプリマシンは130psプラス）を絞り出すことに成功していた。クランクシャフトの1回転ごとに爆発する2サイクルに、2回転に1回の爆発という、パワーを出すという点では不利な4サイクルに対抗するには、単純に計算すれば倍の回転数が必要となる。そんな超高回転において充分な混合気を吸入するには燃焼室をびっしりとバルブでうめた多気筒とすることが不可欠だ。しかしレギュレーションでは4気筒までと規制されている。そこで考えだされたのがカクピストンであり、これを従来のように並列にレイアウトすればあまりに横幅が広くなることから、V型配置が選択されたはずだし、90度Vならば理論的に1次振動はゼロとなり、要求される超高回転にも有利である。

さらに、並列4気筒というレイアウトが、すでにホンダに追従する日本の他メーカーでも技術的に確立されていたことも、ホンダのチャレンジスピリットに火をつけたわけで、このあたりがいかにもホンダらしいと私は思う。確かにNR500は、グランプリで1勝もできずに、2サイクル3気筒のNS500にその座を譲ってしまったが、そこで培われた技術は、VF750Fに始まるホンダの新しい4サイクル・ロードスポーツマシンと、そこから発展した歴代の市販車ベースのレーシングマシ

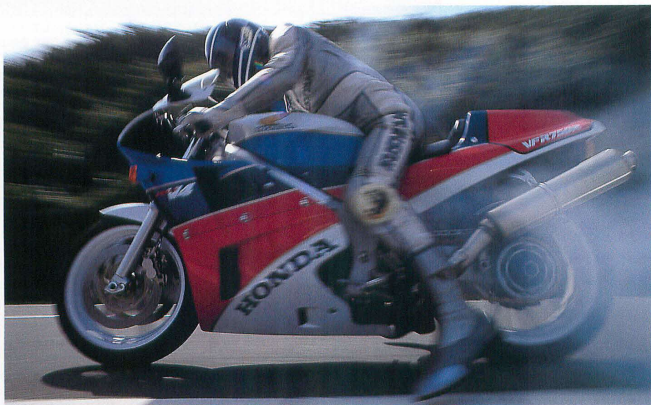
ンに確実に受け継がれてきている。

並列4気筒というレイアウトではホンダに肩を並べるまでに他メーカーが成長している現在でも、V4というレイアウトにおいて、フィーリング重視のモデル以外でホンダにチャレンジしようという者は現れていない。スーパーストック世界選手権のタイトルこそまだ手にしていないホンダのV4だが、TT-F1の時代や鈴鹿8時間耐久レースでの圧倒的な速さと耐久性が、他の追随を許さない技術力を持っていることを証明している。

V4でしが実現できない、太いトルクが低い回転域からスムーズにわき出てくるという出力特性は、パラレルフォアでは叫ぶことができない独特の世界だ。世界グランプリという、コストを度外視して速さを追求することに全技術力を注ぎ込む世界においては、現在すべてのマシンがV4あるいはV2というレイアウトを採用している。しかもそのエンジンキャラクターは、ライダーがよりコントロールしやすくなるように、クランクシャフトの位相や点火タイミングの変化によって、4サイクルのV4あるいはV2に匹敵するトルク変化をあたえて与える方向にされているのだ。

レーシングシーンでV4にこだわるホンダは、すでにV4というレイアウトに関する多くのノウハウを蓄積してきている。だが、そのメリットやノウハウを市販車にすべてフィードバックさせてはいない。運動性やコントロール性といった面で、まだそれらを生かしきっていないように思う。勝手

な推測かもしれないが、今回発表したビッグボアの90度VツインVTR1000Fの開発で得られたはずのノウハウ、例えばクランクケースのボンピングロスや、トルク特性がハンドリングに及ぼす影響と対策などが、今後のV4にさらなる飛躍をもたらすきっかけとなるように感じている。（山田 純）



発表直後のRC30で激しくホイールスピンしつつスタートする山田純。彼のこのオートバイに対する評価は高い。



ミック・メタルコンディショナーがパワーアップ・低燃費を実現。金属分子間に「浸透」し、すこなくめらか、すこく深い、メカに優しい走りが体感できます。

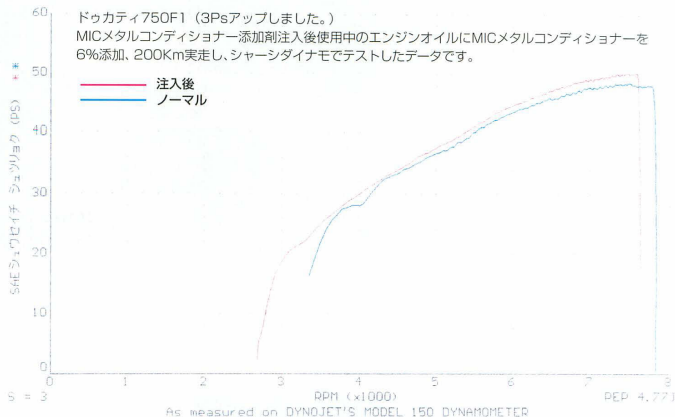
Synthetic Based
Metal Conditioner

**MIC
METAL
CONDITIONER**

体感!効くぞ。

ミック

MICメタルコンディショナーは、シンセティック・ハイドロカーボンをベースとし、ハロゲンを加えたメタルコンディショナーです。金属の分子間にある微細な孔に入り込み、金属表面に科学的バリヤを形成し、分子間結合による強固な皮膜を作るため、潤滑性能を長期間安定して継続させることができます。



750F1.001 24.5 °C 1005.~26. mbar 74 m. CF=1.01 RPM/km/h=47
ノーマル

750F1.005 24.7 °C 991.5~22. mbar 74 m. CF=1.02 RPM/km/h=47
ノーマル

MICメタルコンディショナー

効 果 ●パワーアップ ●伝達効率の向上 ●摩耗の減少 ●ノイズ減少 ●燃費向上 ●オイル劣化防止 ●防錆

使用箇所 ●4サイクルエンジン ●2サイクルミッションオイル ●マニュアルミッション ●オートマチックミッション ●ディーゼルエンジン ●ロータリーエンジン ●デフ

使用方法 ■エンジンオイルに使用する場合

●エンジンが停止した状態でオイルを注入口から注入します。●混合比は、エンジンオイルに対して6%です。●エンジンオイル4リットルに対してボトル1本(240ml)注入して下さい。●MICを使用する前にエンジンオイルを交換する必要はありません。●MICを使用する前に、エンジンオイルを交換する必要はありません。●MICを注入後、約20分程度のアイドリングを続けるか、走行してください。エンジンが停止したままの状態では放置することを避けてください。

■ミッション、デフに使用する場合

●オートマチックミッションには、ATF容量に対して、3%注入してください。●マニュアルミッションにはギヤオイル容量に対して、6%注入してください。●デフにはオイル容量に対して6%注入してください。●MIC注入後は、50Km程度走行してください。

■過熱な条件で使用の場合は、ボイルリング法をお勧めします。

※あらかじめ金属に早く浸透させるため、対象物(ミッション・デフ等)をヒートガンやオープンで64℃~69℃になるように加熱し、塗布もしくはスプレーしてください。



内容量 240ml
標準小売価格 5400円

販売元

Kenny.INC 〒400 山梨県甲府湯村1丁目9-37 TEL.0552-53-0636 FAX.0551-28-6704

ZIP.MOTOR.PRO 〒570 大阪府守口市寺方錦通り4-8-13 TEL.06-992-0718 FAX.06-992-0728

通信販売もOK!!詳しくは上記販売元へお申し込みください。

総輸入元 株式会社ハルナ 商品に関するお問い合わせは各販売元または フリーダイヤル 0120-080-319 (ミック)

販売店募集

お気軽に
お問い合わせください。

世界の工具3万点常時在庫

工具は必ず自分で見、触って選ぶべきです。そうしていただきたいから
 当社は常に3万点以上をストックしています。また、工具に対する勉強も欠かしません
 最良の工具、安くていい工具(もちろん、高くてもいいものも多いです)など
 実際に手に取っていただき、どんどんお教えいたします。しかも価格は2〜3割引
 工具のことなら、すべてショウワにおまかせ下さい

当社取扱メーカー

PB.BAUMANN
 STAHLWILLE
 KNIPEX
 SIGNET
 IREGA
 BAHCO
 SNAP-ON
 PROTO
 ARMSTRONG
 KUKKO
 HAZET
 KTC
 KOWA
 KO-KEN

■他にも、英旧車に欠かせないウィットワースのアリツールや、バイスブライヤーの名品ファコム、最強のノコギリ、レノックスなど、数10社の製品を取り揃えています。



SHOWA
 TOOL SPECIALIST

私たちがお相手します

当社は、工具が好きで好きで仕方ない親子でやっております。父はこの道40年、息子も自分で整備をするのが趣味ですので、各工具のこれまでの実績、使用しての実感などを、お客様にお伝えするのが楽しみにしております。なんなりとご相談、お申し付け下さい。

ショウワ・スペシャル2輪車用ハンドツールセット:2万9800円

バイカーズステーション'96年7月号で紹介された"オートバイ用基本工具セット"を、当社でさらに改善いたしました



ドライバー: PB 6190-1-X80	プラス1	880円	六角棒レンチ: PB212 LHC-10(左記セットから、オートバイには	
PB 6190-2-X100	プラス2	1120円	ほとんど変わらない、1.5/2/2.5mmを外した、3/4/5/6/8/	
PB 6190-3-X150	プラス3	1540円	10mmのスパナ(ボックスセット)	5800円
PB 6100-3	マイナス3	900円	ウォーターポンプブライヤー: クニベックス8801-250	2940円
PB 6100-4	マイナス4	1060円	無反動ハンマー: PB300-3	3960円
PB 6100-5	マイナス5	1260円	工具箱: KTC SKX1110	7100円
コンベネーションレンチ: スタスレー	OPEN BOX14 148mm	1620円		
	OPEN BOX14 10mm	1760円		
	OPEN BOX14 12mm	1980円		
	OPEN BOX14 13mm	2100円		
	OPEN BOX14 14mm	2260円		
	OPEN BOX14 17mm	2840円		
	OPEN BOX14 19mm	3080円		
3/8SQボックスソケット: コーゲン	3405M 8mm	600円		
	3405M 10mm	600円		
	3405M 12mm	600円		
	3405M 13mm	650円		
	3405M 14mm	650円		
	3405M 17mm	650円		
	3405M 19mm	650円		
3/8SQラチェットハンドル: コーゲン3753N		4380円		
3/8SQエクステンションバー: コーゲン3760-125		1180円		

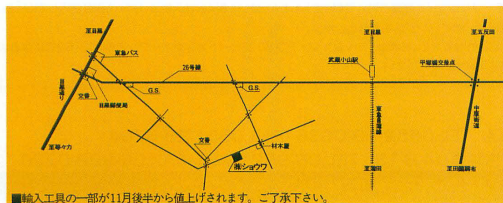
メーカー希望小売価格の合計は、工具箱を含めて5万2180円、除くと4万5080円ですが、これをそれぞれ3万4900円と2万9800円で特別限定販売いたします。お問い合わせ下さい。

ハイカーズステーション7月号仕様と異なるのは、ハンマーをPBの無反動(これは絶対の実用品)にしたと、コンベネーションの両柄がオートバイ用に最適と信じるスタスレーの柄がやや細く、中間的全長のオープン・ボックス14に変更したことです。自信のセットです。

メーカー希望小売価格の合計は、工具箱を含めて5万2180円、除くと4万5080円ですが、これをそれぞれ3万4900円と2万9800円で特別

限定販売いたします。お問い合わせ下さい。

バイカーズステーション7月号仕様と異なるのは、ハンマーをPBの無反動(これは絶対の実力良品)にしたのと、コンベネーションを現時点でオートバイ用に最適と信じるスタビレーの、柄がやや細く、中間的全長のオープン・ボックス14に変更したことです。自信のセットです。



■輸入工具の一部が11月後半から値上げされます。ご了承下さい。

株式会社ショウワ

〒152 東京都目黒区目黒本町6-9-20

TEL: 03-3792-7011 FAX: 03-3792-7012

営業時間 9:30~20:30 土日祭日10:30~18:30

年中無休!

今月の登場はB本。瀬谷さんと土方君は無事復帰、AAAの佐藤さんはレーサーを完成させてめでたし。ところで、このページがカラーなのは今月だけです。

●1996/12 No.111

定期・不定期および長期休載中を含む企画

- GSF1200のストリートチューン
 - ハヤシカスタムの“ボルティー改”
 - ドーバー・ゼロ1を走る土方君のFZ750レーサー詳細
 - 吉村誠也の“工具の話”
 - CB-Fの改造：丸山浩さんと本誌・佐々木号、さらに1台で合計3台
 - “床の間ヒストリック・レーサー”を作る
 - 瀬谷カメラマンのH-ロスポーツスター改造記
 - 編集部・中村のZ1000 Mk II いじり
 - 本誌グース計画 理想のスポーツバイクを作る(最登場数カ月後)
- 企画を列記するスペースが足りなくなったため、再登場が近くにあると思われるなどの不定期連載を数本外していますが、中止にあらず。また、近々GSF1200のストリートチューンは最終回となる予定です。

丸山浩のファイナル“F”チューン

第9回



毎月確実に連載を続け(読者の方から、休みの多い本コーナーにあって立派であるとおほめの葉書をいただきました。ありがとうございます)、今月号では車体も完成してしまつた丸山号である。しかし、まだ多くのセットアップが残されている。したがって連載はもうしばらく続きます。

編集部・中村のZ1000 Mk II いじり

第2回



なんでも自分でやろう派の中村は着々と愛車の前後ショックをいじっている。暇をみつけての作業だから毎号掲載とはいかないが、そのへんはこ勘弁を。今回はフロントフォークのスプリングとオイルの話。このあたりの改善でますますよく走るようになった中村号リポートである。

土方君のFZ750レーサー詳細

第2回



今回のテーマはエンジンだが、メニューがカラーページになったとなると、「ぜひこの写真を使ってください」という土方君からのリクエストがあった。9月号のヤマハ・ジェネシス特集に登場したときに使ったものの類似カットである。軽量化を狙い、ブルーは下地なして塗っている。

瀬谷カメラマンのH-ロスポーツスター改造記

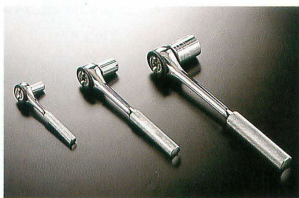
第3回



瀬谷さんのスポーツスター記事は、すでに完成したカスタムを部分ごとに紹介していくものだ。で、今月はメーターやウィンカー、テールランプといった周辺パーツを主に紹介する。直接走行性能には影響しないというものの、このへんの決め方でルックスは確実に変わってくるのだ。

吉村誠也の“工具の話”

第10回



ソケットレンチの第2回だ。オートバイの整備なら、主力は3/8で、小型の1/4や大きい1/2はそれをサポートするためにあるという考え方から、実際にどういったところに何を使すべきかに迫る。などやっていたら、この項は2回で終わらず、もう1回やることになってしまった。

“床の間ヒストリック・レーサー”を作る

第6回



1960年代の国産50ccレーサーを相当忠実に再現したとていい出来だと、タイムトンネル当日にかつてのヤマハライダーにほめられて、佐藤さんは大感激。30数年前、少年たちはこうしたレーシングマシンにあこがれたのだ。金と物は、うんとあればいいってわけじゃないのである。

ハヤシカスタムの“ボルティー改” 今月休載・中間報告

次号でじっくりとお伝えするが、それはそれとしてヘイゴン製リアショックの現時点までを書いておこう。1.6kg-f/mmのスプリングはやはり弱めに感じられ、急遽輸入元のガルーダから1.8kg-f/mmのものを送ってもらい、これと交換した。体重の重い私は、これでかなり具合よくなったが、それでもダンピングが強すぎる気がした。再度ガルーダに問い合わせると、な

んと(と驚いては失礼か)ダンピングにも数種類があるという、そこで今、もう1ランク弱いものを頼んでいる。これが来れば、まずセッティングは出るはずと期待する林さんと私である。いじっているうちに、ヘイゴンのショックは安くよさそうと思えてきた。そこでボルティーだけでなく、ウチの中村のMkIIあたりでもテストしてみようと考えている。(佐藤)

CB-Fを愛する
ライダーに送る

丸山 浩のファイナル“F”チューン

基本仕様が完成! 残るは足まわりのセッティングだ

丸山CB-Fは、先月紹介した足まわりパーツの組み込みを終えると同時にリペイントも完成
 今月はカラーでその雄姿をご覧いただく。あとはハンドリングを煮詰める作業を残すだけとなった
 また、浜松でのミーティングに行った報告と、それにたどり着けなかった佐々木CBの話も掲載する



前号はCB1000SFを流用した足まわりのキットパーツを用意したところで終わったが、1カ月間でキットの装着はもちろん、カスタムペイントも仕上がって、今回はついにカラーページで登場。どうです皆さん、とても8年乗り続けたエフには見えなくてしょう /

いつもウチのマシンは派手なペイントばかりが紹介されていたので、ファイナルエフではSTDのイメージを崩さないよう、少しおとなしめていくことにした。とはいっても、そこはYFデザインの深沢さんによるカスタムペイント。一見したところでは900Fと同じデザインだが、ステッカーなどは一切使用しないでラインと文字にグラデーションを多用しているの、近くで見るとSTDの塗装よりも格段に質感が向上している(ペイントはウイズミーでも受け付けている。写真の仕様は外装一式を送ってもらった場合で約12万円。もちろん車両持ち込みもOKだけど、このときは取り外し料金として5000円が加算されます)。

「なんだ、金をかけたわりには全然雰囲気変わらないじゃないか」と思う人もいるかもしれないが、逆にそう思ってもらえれば大成功。なるべくSTDのイメージを崩さず、ホンダがエフを進化させていったこんな形になったのではない、というコンセプトとおりの出来栄で、まさに“ファイナル”と呼ぶにふさわしいと、我ながら感心しているところである。

今後の課題、ハンドリングの決定

このように、ファイナルエフはほぼ完成したといつてよいのだが、しかし最後の仕上げが終わっていない。人形作りに命を入れ込む作業があるように(本当かな?)、バイクにだって最後の仕上げが野心。それがハンドリングを造り上げるシャシーセッティングなのだ。こう言えばカッコいいけれど、実際には大変地味な作業の積み重ねだ。車体の重心を少し上げてみたり、逆に下げたり。コーナリング中のマシンの姿勢を決めるために前後ショックのスプリングレートを何種類も試して、それに伴うダンピングフォースの調整を行うといったように、ある種の職人技が要求される。外観的に変化が生じることはほとんどないかもしれないが、カスタムバイクにはこれがとても重要な作業となる。まあ、ウイズミーには腕のいいテストライダーがいることだし(私、丸山のことですノ)、ここはじっくりと時間をかけつつ、次回までには自分で納得のいいハンドリングに仕上げるつもりだ。

そして理想とするハンドリングが完成したら、このフロントまわりをキット化して販売する。フロントフォークはCB1000SFの43mm正立をベースに低フリクションパーツと伸び側ダンパーキットを組み込んだスペシャルで、これをCB-Fに組み込むためのステムキッ

トも製作する(ステム長が750/900と1100で異なるため、2種類を造る)。もちろん、これらを装着したときに突き出し量やプリロード、減衰力をどうすればいいかなど、まともに走るようになるためのセッティングデータも取りそろえようと思っている。

しかし、フロントまわりに関してはどこまで用意すればいいかを決めるのに時間がかった。ウイズミー・リアアームにCB1000SFホイールを組み合わせるボルトオンキット(おかげさまで注文が殺到しています)は完璧に作成できたのだけれど、ステムはメーターステーやライトステーの形状だけでもずいぶん多くの意見があり、人によってはシビエのヘッドライトを使いたいとかCB1000SFを流用したい、ウィンカーも小さくしたいなど、あまりにも求める仕様が違すぎて。だから細部はみんなのセンスにまかせることにした。もちろん、車両を持ち込んでくれればカッコよく造ります。また、今はバーハンドルしか用意していないが、セパレートハンドルも要望があれば考えたい。

いよいよ次号では、足まわりがバッチリノ決まった“ファイナルエフ”の華麗な走りがお見せできるはずだ(佐々木さんのCBも早く完成させてよノ)。さらに12月には冬のテスト・オブ・フリーランスも控えている。こちらでは夏の雷撃を必ず果たすつもりなので、Fゼロクロスをお楽しみに。(丸山 浩)

9月28～29日に浜松で行われたCB-Fミーティングに参加

9月28～29日にかけて、浜松でCB-Fオーナーのミーティングがあったので行ってきました。今回はとてもこじんまりとした集まりだったようで、僕もたまたま連絡をいただき、ちょうどファイナルエフの足まわりが組み上がったので、編集部の方を誘って参加させてもらいました（ところが佐々木さんのCBは来なかった。その理由は後で見てください）。

そういえば、CB-Fのしっかりしたクラブが存在するという話はあまり聞いたことがないが、小さな集まりはたくさんあるようだ。実はこの1カ月前にも伊賀上野でエフの集まり（こちらは何度も行われているようだ）に飛び込みで参加させてもらっている。

今回も例に漏れずかなり個人的な集まりのようだったが、いろいろなエフを見ることができた。たまにドSTDがいると、逆に注目されるところが面白い。前回と今回の両方に参加していたメンバーとは顔見知りになったこともあって、某誌でやっているZミーティングのように全国的に集まることのできるものを企画すれば楽しいのではないだろうかと思ってしまった。

とはいっても、エフ乗りに集合をかけてみてもそれほど集まらないのではないかという心配はない。協調性がないというか、照れ屋というか、団体行動が苦手なようだ。今回のミーティングでも、全員で御前崎に向かう途中で後方の数名がラーメンを食べに行ってしまったようだ。このあたりの行動パターンは、ウチのクラブ、ウィズミー東京にぞっくり。まあ、僕自身も集団で走るのが得意ではないけれど…。

それでもガシャガシャと音をたてているエンジンにムチ打って、遠くから高速道路をカッ飛ばしてくる気合の入った人も多いようなので、とりあえず小規模で



も、私、丸山浩が主催するミーティングを行いました。場所は箱根で、冬のテスト・オブ・フリーランスも終わった12月22日（日）あたりはどうだろう。僕のFゼロ優勝と佐々木さんのCBの完成記念を兼ねて(?)、CB-Fオーナーは集まりましょう！ 詳しいことは次号で発表するので、よろしくお願いします。（丸山）

●浜松のCB-Fミーティングに集まったメンバーの一部。28人全員が写っている写真が使えると申しわけない。特に今回の集まりを主宰してくれた市川剛郎さん。あなたがシャッターを押している写真が選ばれてしまいました。当日は天気もよくて楽しかった。
●ちょっと小さいけど、調子にのってウィリーを披露。ここにいるみんなには、このくそ重いエフがアクセルだけでフロントアップするのかわかってもらえははずだ（こまでくとてきと人ですな）。



佐々木CBは充電系のトラブルにより、ミーティングへの道中でリタイア



丸山さんが浜松のミーティング会場で盛り上がっている9月28日の夜8時ごろ、私は東名高速道路の中井サービスエリアの手前で動けなくなったCB810FタイプIIをひたすら押し続けた。気温はすでに15℃近くまで下がっていたが、顔には大汗の汗を浮かべていた。「今度のミーティングは佐々木さんも行くとって言うてあるからね、みんな期待してるから絶対来てよ!」と、前から丸山さんから通達されていた私は、750FAに810ccのエンジンをスワップするために車両をウィングランに持っているなど、9月上旬から準備を進めていた。11月号の編集作業が終了してからエンジン



運悪く止まってしまったCB810FタイプIIだが、バッテリーをチャージしただけでも簡単に復活した。よって充電系にトラブルを抱えていることは明白で、ウィズミーの北島メカニックがテスターを使って点検したところ、クランクシャフトの右端につくジェネレーターローターに原因があることがわかった。長期間放置していたエンジンだけに、他にもトラブルが発生しそうで少し不安ではある。

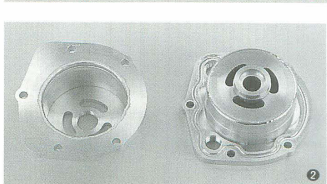
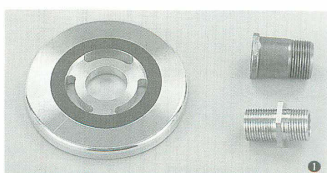
の積み替えが終了した810FAをウィングランから引き取り、排気系やリアショックを変更して（このあたりは後日紹介します）ミーティングに臨んだ。

当日は仕事もそこそこに切り上げ、いよいよ出発。ドクター須田チューンの810ccエンジンは、久しぶりの走行にもかかわらず異常はまったく感じられない。順調に走ることを確認したところで海老名SAで夕食を取り、再び走りだしたところで突然欠火のような症状が発生したのである。しかし燃料は充分入っているんで、試しにヘッドライトを消してみても復調する。だが、それも一時的なもので、すぐに「プブプブ…」

と止まってしまった。なんとかたどり着いた中井SAから会社に電話をかけ、偶然残っていた営業の広瀬に頼んでバンで回収してもらい、東京へリターンした。

ウィズミーでメカの北島さんがテスターを使って電圧を調べたところ、ジェネレーターローターの不調で発電量が通常の半分ぐらいいかないことが判明。現在は部品の到着を待っているところだ。浜松に集まったみなさん、申しわけありませんでした。（佐々木）

本編とは関係ないが、ウィングラン（Tel. 054-645-1248）でCB-Fやカタナにカートリッジ式オイルフィルターを装着するためのアダプターが開発されたので紹介しよう。（1がCB-F、2がカタナ用（右は750用）で、STDのフィルターを外してこれを装着すればいい。価格はCB-F用が9800円、カタナ用が1万5800円/750用はオイルクーラーのフィッティング付きで2万円。Z用も近日登場。）





Photos : Teruyuki Hirano, Yasuo Sato and Tomohiko Nakamura

中村の 第2回

Z1000Mk II

いじり

新品タイヤに交換して
Z650用システムの真価を問う
同時にフロントフォークの
セッティングも行った

●Z650用システムによる 性能向上を 新品タイヤで確認する

僕のMkIIが履いているタイヤはミシュランのマカダム50(F:100/90-19 R:120/90-18)。残すところ3〜4分山となったこのタイヤ、10月号のCB750Fとの比較試乗の前に新品にするつもりだった。しかし僕は少々寂しい状態。そこで、「タイヤが角減りしているのだから、エア圧を高めにすればタイヤをラウンドさせることができるのではなか(無理な相説)」と思い、F:2.5kg/cm²、R:2.7kg/cm²(指定は、F:2.0、R:2.25)として試乗に臨んだ。

この様子は10月号の、佐藤、佐々木、僕の試乗記を読んでもらうとして、結果は「MkIIのハンドリングはちょっと癖がある」となった。だがZ650用のシステムに交換することで、内側に切れ込み傾向がほぼなくなり、3人とも「よかった」という結論を出した。しかし後日、岸田に乗ってもらうと、「前のほう(タイヤは7分山で、STDシステム装着時)がよかった」と言う。この意見はもっともだ。好印象を得たのは、すり減ったタイヤという同一条件で乗ったにすぎない。

オフセットを少なくした場合のハンドリングの変化という点では、10月号のやり方で間違っていないと思うが、オートバイのハンドリングは減ったタイヤでは語れない。システムはZ650用のまま、タイヤを新品にすればさらに操縦性がよくなって当然だろう。

その時点(タイヤを新品にしてからの走行距離は約12000km)でのタイヤが要交換であるのはどれの目にも明らかだったが、一体どのくらいで替えておくべきだったのか。そこでミシュラン・オカモトタイヤへ出

かけて、タイヤの寿命について聞いてみた。

詳しくはキャプションに書いたが、ひととおり見てもらった後で、「何kmで替えるべきだったんでしょうか」と聞くと、「中村さんは何kmでハンドリングが変わったと思いましたか」と逆に聞かれてしまった。「だいたい8000kmくらいです」と答えると、「じゃあそこで替えるべきです」という言葉が返ってきた。ハンドリングが悪化したらタイヤを替える。なるほどもっともだ。

さて、同一銘柄、同一サイズ、そして指定空気圧とした新品タイヤで走ってみる。乗り心地がいい。サスペンションが前後ともよくなったかのようだ。切り返して少し重いなという感じもする。新品タイヤは最初よく滑るから、その日は注意してゆっくりと走っただけで、その程度の印象しかない。

3〜4日たつとだんだん皮もむけてきたので、少しずつベースを上げていく。まず最初に気づいたのは、路面のうねりに対する強さだ。今までは轍に足をとられともそれを収めることができず、しばらくロデオ状態になっていたのだが、今度はすぐに収束する。ステムを替えたときも同じように思ったのだが、さらにプラスといった感じ。しかし縦ミゾには相変わらず弱い。小刻みに左右に揺れる。これは同じタイヤのCB750Fでは表れなかった症状だ。それほど大きなものではないのだが、疲れているときはちょっと怖い。

問題の内側の切れ込みだが、真正正銘ゼロになったと思う。ステムを替えたときも切れ込みが消えたと思ったが、今考えるとそれは思い込みだ。狭い路面で

走っているときによくわかるのだが、イン側のハンドルを前に押し出すようなことをなくしていい。まさしくニュートラル。多少の切れ込みがあったほうがきつかけがつかみやす、曲がりやすいのではないかと考えていた僕だが、とてつもないそんなことはなかった。素直に動いてくれるにこそしたことはない。

高性能ショックユニット、マフホイール、その他どんなにいいパーツを付けても、地面と接地するのはタイヤである。部品を替えて云々と言う前に、新品タイヤを装着するべきだった。これはオフセットを減らし、トレールを増やした効果は確かにある。そのことは10月号にも記したが、STDの持つ軽快さを失うことなく、落ち着いたあるハンドリングの実現。タイヤを替えてようやくこのシステムの真価がわかった気がする。



タイヤを診察してくれたミシュランオカモトタイヤの皆さん。左から技術サービス課の西山さん、販売課の西野さん、マーケティング部の石川さん。忙しいなか、どうもありがとうございます。



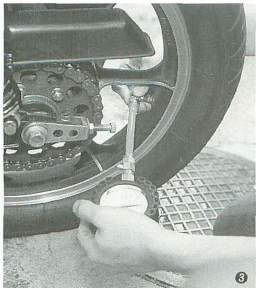
1



2

	旧		新	
	F	R	F	R
溝の深さ	0.6mm	0.5mm	4.2mm	5.5mm
外径	656mm	662mm	663mm	674mm
幅	96.7mm	118.7mm	96mm	117.6mm

減ったタイヤと、1000mmほど走行した新タイヤのデータ。古いほうが、溝、外径が小さくなり、幅は太くなっている(いわゆるタイヤの成長というやつだ)。また重量は、旧/F:4.3kg、R:6.5kg、新/F:4.6kg、R:7kgと、前後で0.8kgしか減っていない。これはバネ下の軽量化?という言ひが正しい。



3

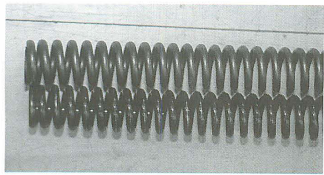


■MkII用STDのオフセット60mmに対して、オフセット50mmとなるZ650用システム。トレールは87.7-98.7mmとなった。10月号ではフロントフォークとタンクが干渉する可能性があると言っていたが、後の調べでは大差なかった。しかしきき聞はわずかなので、タンクのマフホイール部に張ったラバーはそのままにしている。またZ650用とMkII用は細差の位置の違いでハンドリングはできなかった。

■スリッパタイヤに突入したタイヤ。これはフロントだが、リアも大変な状態だった。交換の必要であるとは言ってもない。■タイヤと同じく大事なのはエア圧。空気圧によってハンドリングは変わる。「街を走っているバイクを見ると全然空気が入っていないバイクが多く、嘆かしている」と佐藤は言うが、実はその下で驚く(僕も今まであまり見ていなかったのだ。しかし今回いろいろテストして重要性を確認した。現在の空気圧は、F:2.5kg/cm²、R:2.3kg/cm²と、5%、4%増し。エアゲージはそんなに高値ではないが、持っているならガソリンスタンドでもみてくれる。

■タイヤの寿命はハンドリングが悪化したとき、というのでは本文中にも書いたが、これは、何年、何kmと、言えるものではなく、保管/使用状況によって変わるものだ。タイヤの中央の溝にはスリッパサインがあるが、これはあくまでも目安である。2輪用タイヤの交換時期は4輪用のように溝が目安にはならないのだ。経年変化による、硬化、サイドウォールのヒビなどは、当然要交換。オーナーがハンドリングの変化を察知し、新品時のハンドリングから極端に悪くなったなら、山があっても替えるべきなのだ。空気圧については、下させるとして指定からプラスマイナス10%以内。ちなみに僕が行った、F:25%、R:20%アップについては、「そこまでいいハンドリングがよくなるなら、そのタイヤは寿命です。交換しなさい」と本来のハンドリングには戻りません。とのことだった。

●スプリングの交換と、フロントフォークオイルのセッティング



	旧	新
OG	182mm	182mm
1G	144mm	148mm
乗車1G	127mm	132mm

■上が新品のスプリング（536.5mm）、下がいつから使っているかわからないスプリング（535mm）。もちろん反対側を撮っての撮影。
■スプリング単体での実測では1.5mmの差があるが、同スプリングをフォークに入れ、アンダーブラケット下からダストシール上までを計測すると、OGではなぜか同じ182mm。無論、1G、乗車1Gでは古いスプリングのほうが多く洗んだ。つまりへたっているのだ。

これまでのフロントフォークには、1979年以来無交換の可能性が高いSTDスプリングと、カワサキ純正G-15のオイルが入っていた。大きな不満はなかったが、リアとのマッチングには問題があった。リアショックについては7月号に書いたとおり、パネレートは適正だがダンピングがわずかに高い。そのため気をつけて観察すると、リアを軸としてフロントが動くといった感じなのだ。もう少しフロントをジワッとさせたい。

しかし、オイルでダンピングを強くする前に、まずはスプリングを替えてみることにした。スプリング単体で長さを計測したところ、535mm。使用限度は527mmだからまた許容範囲だが、MkII本来の性能を味わいたいなら、新品に替える価値はあると思った。

オイルはそのままに新品スプリングを組んで走ってみたいところ。トップブリッジが妙に高い（上の表にある計測では、乗車1Gでは5mm高い）。まあ、いやら突き出しを増やせばいい。また、スプリングがせわしなく動いて気になる。明らかにダンピング不足。スコーンと沈んで、スバッと戻り、落ち着かない。乗りにくいほどではなかったが、もう少しダンパーでスプリングの動きを規制したい。やはりオイルの粘度をあげてみ

ることにした。だが、カワサキ純正ではG-15以上の粘度がない。そこで20という表記があるフォークオイルの中からBPを選んだ。しかし、番号が同じでも、粘度が同じとはかきらない。だから、カワサキG-15でこうだったから、BPでは17あたりかな、という考えは通用しない。とりえず同じ番号15を5を作ってみた。

このオイルを入れてフロントフォークをストロークさせると、番号こそ同じ15だが全然違う。粘つきのあるのだ。あんまりジワッとしているので、古いスプリングを入れたかと思った。しかし走りだすと、予想に反していい。手でストロークさせているぶんには、スッスッと動く以前のほうがいのようにみえるのだが、走ってみると断然こちらのほうがいい。路面の縦目、ギャップを通過したとき、感触は伝わってくるが衝撃は伝わってこない。前後のバランスも悪くない。フロント、リアともジワッとした動きになり、どちらかを軸にして動いている感じはない。また、しなやかに走ってきただけで、路面とタイヤの密着度が高く、情報が入ってきて不安になることがない。

もうひとつ驚いたことがある。僕の通勤道路で深夜なら80km/h+αが出せる、下って上る道がある。リアショックについては、下りで加速をつけて、上り切ったところでジャンプ、その後の収束をテストしていた。ところがフロントフォークがよくなったら、そこでは飛ばない。最初あまりに不思議な感覚だったので、もう一度戻ってやってみたが、やはり飛ばない。わずかに路面と離れるだけで、すぐ元どおりに走っている。当然、すぐ次の動作に移れるので危険度はぐっと低い。この道でのジャンプ具合はリアショックが問題だと思っていた。まさかフロントフォークのセッティングでこういう結果になるとは思いもよらなかった。予想に反して、フォークオイルは一発でOKとなった。

ここで、ステム交換時にクリーム？をつけた岸田に乗ってもらう。よくなっている。切れ込みもない。これだから多分初めての道でも怖くないね。岸田もついにOKを出した。べつに岸田を基準にセッティングをしているわけじゃないが、自分の決めた仕様が他の人がOKと言ってくれるほうがやりやすい。ショックにしても、キャブにしても、ひとりで黙々とセッティングす

るのもいいが、人の意見を聞きつつやるほうが面白いし、成果が上がるのも早いのではないだろうか。

フォークオイルを替えてからの感想は、どこまでが新品スプリングの影響で、どこからがオイルによる結果なのかはわからないが、相乗効果もあるのだろう。フロントまわりが決まってくると、気持ちがいいだけでなく、速く走れるようになった気がする。路面の状況が手に取るように（ちょっと大げさ）わかるのだから、自然とペースも上がってくるようだ。



粘度	混合比	
	#0	#20
#0	100%	0%
#10	70%	30%
#15	40%	60%
#20	20%	80%
#20	0%	100%

今回使用したBPのフロントフォークオイル、混ぜて使うことが前提で、#0と#20しかない。#10を作るときの混合比は、50%：50%と思うのが普通だが、40%：60%のあたりに注目されたい。この2本があれば、#0～#20までを作ることができ、例えば#13という粘度も製作可能だ。ただし混合作業を慎重にやらねえ。#15を作ったつもりが、#14や#16になっている可能性もある。

●ユーザー車検とダッチランの話



9月にユーザー車検に初挑戦してきた。ほぼSTDの僕のバイクゆえに、特別なことは何ひとつ行っていない。陸運局の流れを把握しておくべきかと考えたが、何も考えないで行ってどこまでいけるか自分を試すほうが面白そうなので、「レツユーザー車検」などという、いかににも役に立ちそうな本は一切読まなかった。当日は9時に練馬の陸運局に着き、隣の代書屋に行き書類を作成してもらった。どこへ行けばいいかわからなくなり局員に聞くときちんと教えてくれる。最近のお役所は意外にも愛想がいい。そして検査ラインへ入る。ブレーキのチェックを終え、ボルトの緩み、ウィンカーの点灯などを確認されるが、このへんはふ

だん普通に走っているから不具合はなかった。次は一番の難物といわれる光軸である。指定された白線ぎりぎりには前輪を据え、ライトをハイビームに切り換える。横からこれに光を当ててくださいという物体が登場した。上の電光掲示板には上下左右という文字と、光という文字、○と×の表示があり、×が何度もついた。光軸検査の場所を越えたところにある窓口へ行くところ、**「光量が全然足りないよ」**と言われる。ツナギを着たメカニックの人々を見ると、エンジンの回転を上げて光を強くしている。なるほどと思い再度チャレンジ。5000rpmまでひっぱるも、×。「お兄さん、ぜんぜん光量足りないよ。バルブがバッテリー替えないとダメ」それならと、近所のカー用品店へ駆け込んでヘッドライトバルブを買い、すぐさま装着して3度目の挑戦。しかし、またしても×。**「光量は充分んだけど、光軸が上にずれたよ」**と言われる。がっくりくる。しかしカウルのないバイクだから光軸調整は簡単、やや下向きにするがまたしても×。**「ちょっと左向いちゃったねえ」**結局もたもたやり取りを7回繰り返して、ようやくOKとなった。

かかった費用は、自賠責保険代(24ヵ月)：2万7800円、検査登録印紙代：1400円、重量税印紙代：5000円、これに加えて書類作成代行手数料：1300円、整備

手帳：1500円、ヘッドライトバルブ：4500円(今考えると異常に高い)の、合計4万1500円。安く上がったと思いつつ、ふだん自分でチマチマイっているからこそ、車検のときくらい信頼できるショップにみてもらへべきだろうかと、とも思ってしまった。

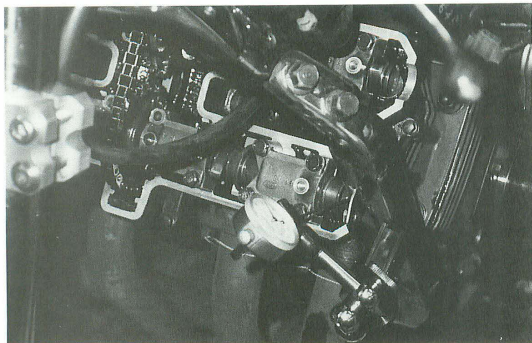
下の写真は9月22日の仙台ハイランド。ダッチラン初参加、サーキット初走行の期待に胸を膨らませていた僕だったが、当日はコース上に川がでるほどの大雨。カッパを着込んでの走行は非常に怖かったが、楽しかった。こうしてみると大雨の中ですら、広瀬、岸田、僕、この3人の顔が異常に楽しそうだった。晴れていればもっと楽しいにちがいない。(中村友彦)



D.O.B.A.R. 1 Photos: Teruyuki Hirano

ゼロ クラスを走るFZ750の詳細

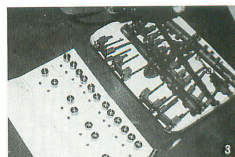
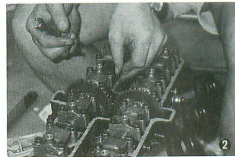
第②回



気合いを入れて、エンジンを組む!

レース用だからって、土方号ことファントムFZのエンジンは極端に特別な部品は入っていない。あくまでSTDパーツ重視でも、レース使用を前提にした工夫と気合いは盛り込んである

●クランクとバルブのクリアランスにこだわる



クリアランス調整でパワーを引き出す

前回は、T.O.F.ドローバーゼロ1クラスに出場する4サイクルエンジンのパワーアップの切り札として、上限排気量850ccを超えない範囲でのボア・アップについて紹介した。それと同時に掲載した使用パーツとスペック一覧表を見ての感想はどんなものだろう。

FZマニアの読者の中には、パワーアップの秘訣を見つけてやるぞ!なんて、気合いを入れて読んでみたら、840ccボア・アップとシリンダーヘッドの簡単な段差取り以外は、FZのSTDパーツで組み上げられたエンジンに拍子抜けしてしまったかもしれない。

でも、STDパーツ主体のエンジンなりに、そこはレース専用ということもあって、各部のクリアランスなどを確認していいに組み上げである。今回はそのポイントをまとめてみた。FZのエンジンだけでなく、他の4サイクルエンジンのオーバーホールにも通じる基本的なことなので参考にしたい。

エンジンを組む場合、僕は基本的にメーカーのサービスマニュアルを参考にしている。ただし、FZだけでなくFZR750R(OW01)のサービスマニュアルも合わせて活用することが多い。これはFZR750RのエンジンはFZ750との共通点があり、しかもレーシングユーザーのための解説がていねいなのだ。また、締めつけトルクなどの数値も、FZ用マニュアルでは0.8~1.2kg・mなど幅を持たせて記載しているのに対して、FZR750R用は同様の箇所でも同寸法のボルトを1.0kg・mと明確に表示してあり、作業に迷いがなく気持ちいい。

さて、実際のエンジン組み立て作業だが、最初はクランクケースから始める。俗にいう腰下だ。ミッションはシフトドラムや本体に問題がなければ、エンジンオイルを塗布して通常どおりセットする。このFZではミッションは中古のエンジンから流用して3年になるが、ガクもなく使用上の問題は今のところない。スプリントレース用だからパワーロスを嫌い、スターターと発電機関係は取り除いている。あとは、クランクとコンロッドを組み付ければクランクケースは完了したも同然だ。ただし今回は、クランクシャフトとケース側軸受け、同じくクランクシャフトのコンロッドジャーナルとコンロッドそれぞれのメタル合わせ(ブレンディングの選定)を、過去の経験を加えて、しっかりとクリアランスを測定して組み上げた。

というのも、以前はマニュアルに従ってクランク

①プラスチゲージは細い細い棒で、クランクピンとクランクジャーナルなどに置いて規定トルクで組み立て後、分解。つぶれた棒のいちばん大きい部分を付属ゲージで照合してクリアランスを読む。クランクシャフトの標準オイルクリアランスは0.020~0.044mmで、使用限度0.09mm。同じくクランクピンは0.032~0.056mmで、使用限度は0.10mm。
②FZは吸気バルブが小さいうえカムホルダーも干渉、幅狭のシックスゲージが必要だ。
③調整は手間のかかる内シム式だが、分解時にパーツを整理すると作業はスムーズ。使っているシムのサイズは必ずメモする。シムは新品を買うのではなく、手持ちのものの入れ替えてもかなり対応できるが、各バルブのクリアランスは極力均一に調整したい。吸気バルブとも?シムは共通だが、標準クリアランスは排気側が0.21~0.30mmと、吸気側の0.11~0.20mmより大きいが、今回は排気側0.25~0.30mm、吸気側0.15~0.20mmにした。

ースアップ一部に記入されたケースジャーナルサイズ番号から、クランクシャフトに打刻されているジャーナルサイズ番号を引き算して求められるクランクシャフトメタルを使用していた。ところが、そのエンジン分解するとメタルの当たりはきつく、表面が擦れて傷ついていた。そしてコンロッドメタルも同様だった。本来、エンジンが回っているときにはクランクシャフトは油圧で浮き上がりメタルとは接触しないはずだから、オイルクリアランスの不足は明白だった。

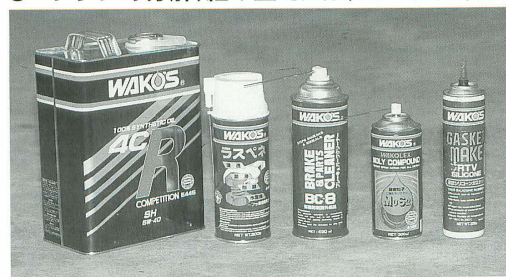
それが原因でエンジンがすぐに壊れることはないが、馬力をロスしていることは確かだ。これを解消するために、今回は1サイズ(0.01mm)クリアランスの大きなメタルを選定。そのうえでプラスチゲージをクランクシャフトに置き、一度コンロッド大端部とクランクケースを規定トルクで組み上げ、再度分解してクリアランスを確認している。これが正解で、ほぼ標準オイルクリアランス内でやや大きめの値を示していた。

この作業が終わってからヤマハ系のレーシングチー

ムから聞いた話では、FZ系のエンジンのクランクメタルは当たりがきつことが多くいそうだ。そのため、レース直前などで慌らしないが充分にできない場合は、5種類あるクランクメタルでいちばんクリアランスの大きい、クランクメタル番号1=色別・青のメタルを全部のジャーナルに組むことがあるという。5種類用意される各メタルのクリアランスの差が0.01mmなので、最大と最小クリアランスの差は0.04mmとなる。したがって最もクリアランスの大きなメタルを組んで、クランクジャーナルの標準オイルクリアランス0.02~0.044mmからはずれることがあっても、使用限度の0.08mmはまず超えないとの判断からだろう。

こうしてクリアランスをしっかりと調整したクランクとコンロッドをクランクケースに収める。あとはマニュアルの手順に従って、内側から順に徐々に外側のボルトに向かって規定トルクでケースを締めつけてやる。こうして出来上がったクランクケースに、クラッチ、オイルポンプなどを組み込めば下まわりは完了だ。

●エンジンの分解、組み立てには、パーツ以外にケミカルも必要



使用エンジンオイル4CRとの相性、入手性、信頼性から光ケミカル製品を使用。左より、100%化学合成油4CR-40:1万1200円/メ4.0。浸透油常時流下スベレシ:1500円。ブレーキパーツクリーナーBC-8:1500円。二酸化モリブデンスプレーモリコンパウンド:2500円。スプレー式速乾シコンガセットメイク:3600円。4CRはエンジン組み付け時に各部に塗布。5W-40と15W-50があるが、基本成分が同じなため混合可能(レースで便利)。モリコンパウンドはメタルなどの組み付け時にモリブデンオイル塗布の指定箇所使用。ガスケットメイクはクランクケース合わせ面などのシールに使う。

前回詳しく紹介したピストンとシリンダーを載せて、いよいよシリンダーヘッドの組み付けに入る。

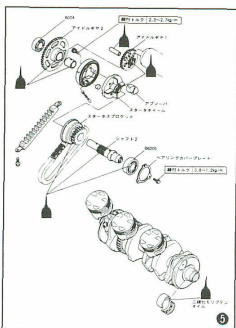
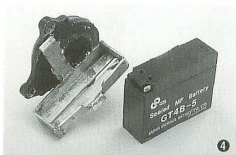
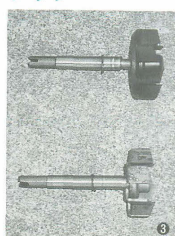
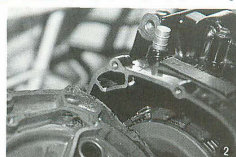
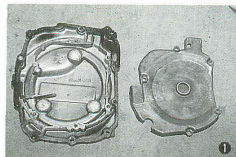
シリンダーヘッドもパワーを確実に発揮するうえで重要な場所だ。といっても極端に変わったことはいない。バルブのすり合わせも当たり面の幅もマニュアルどおりに行う。今まで過去3回新品バルブに交換、すり合わせを行っているが、バルブシートの修正も必要なく、適正な当たり幅が得る優等生ヘッドだ。

よくチューニングアップの方法として、バルブ面の当たり幅を小さくして密着圧力を高めたり、バルブの当たり面を傘の外に持っていく、燃焼室の実質的容積を小さくして圧縮を稼ぐといった手法を耳にするだろう。しかし、数多くの練習からレースまでを1基のエンジンで通すサンデーレーサーとしては、ヘッドとバルブの耐久性を重視して標準的なバルブの当たりとししている。バルブの高温をヘッドに逃がすこの部分で冒険はしたくない。その場合、マニュアルの標準値はエンジン寿命を最も危険に導く確実なデータだと思う。

そして最後にシリンダーヘッドをシリンダーに載せ、カムシャフトを組み、バルブクリアランスの調整を行うが、マニュアルに記載される標準範囲内でやや大きめにバルブクリアランスを取るのがレーシングユースのエンジンの基本だ。これを意外に思う人もいるだろう。確かにバルブクリアランスを大きくすると、バルブの動きは、本来カムシャフトが意図するそれより、作用角、リフト量とも小さくなる。パワーを追及するレーサーとしては、クリアランスを詰めてそれらを大きくするのが本来の姿にも思われるかもしれない。

しかし、高温にさらされるバルブは熱によってシリンダーヘッドより明らかに大きく膨張してバルブクリ

●軽量化、簡素化、整備性を上げるためのシェイプアップ



- クラッチカバー (本体約600g) の内側にはブローバイの減圧と消音のためアルミ鋳造のブリーザーカバー (ネジ類、ガスケットを合わせて約400g) が付く。ここを現物合わせで造った3mm厚17Sアルミ板 (約300g) に変更 (10月号P. 56参照)。
- 上記の仕様は、SR400Iに使われるブローバイ (約200g) の追加とクランクケース側のブリーザー通路とクラッチケースを貫通するφ10mm程度の穴を開ける必要がある。
- ウォーターポンプインベ、上の黒い樹脂製がFZ用、下の錆びた金属製がFZR用だ。性能向上をもう一度FZR用の採用を考えたがボツ。同形状態でFZの倍以上の重量があるのだ。

アランスを詰める可能性がある。バルブクリアランスが小さくてその膨張を逃がし切れないと、バルブは開いたままだまり圧縮が落ちてパワーダウンを招く。その予防策としてクリアランスを大きめに取るわけである。これはプロダクションレーサーなどでは一般的な方法だ。

とまあ、派手なスペシャルパーツはないが、少しでもエンジンが気持ちよく回るように努力している。またパワーを有効に使うために、車体にも金をかけずに手間をかけていろいろやっている。次回以降は、そんな話をしちやいます。(土方丈助)

- ヤマハスクーター用MFバッテリーのみを電源とする。重量は1040gとスタンダードの1/3以下。フル充電で1時間以上の走行が可能だ。
- スプリントレーサーなので、発電機、セルに加え、エンジン内部にあるそれらの駆動システムも不要。さらに付属するハーネスだ加えると、エンジンだけで僅かに1袋分以上 (10g) は軽くなる。

番外! 5バルブエンジンのパワー向上を目指した成功と失敗

キャブでパワーアップ成功!

出力向上にキャブの効果は大きく、T.O.F.でもFCRやTMRなどの高性能キャブが多く見る。このFZでも初期はSTDのミクニBDS34だったが、途中からスゴークットのBDS34改37を使用。口径の増大により、5000rpmから上で常に5ps以上出力が向上。このBDS改のパーツはFZR1000 (2GH) と共通なので、そのキャブ自体を流用しても同じ効果が期待できる。負圧式ならではの扱いやすさもこのキャブレターの魅力だ。

しかしこのBDS改も、8月25日に参戦したT10のウルトラネキッド決勝で転倒し、壊滅となった。これを機会にミクニTDMRφ40mmを装着することに決定、今度

の目標は、常用回転域で10ps以上のパワーアップだ。

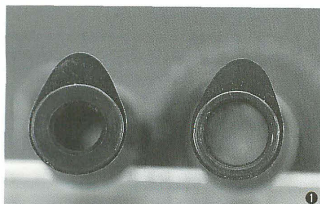
カムシャフトでハマった!

以前にカムをFZR750R (OW01) 用に変更したことがある。カムプロファイルを見ると明らかに高速型であり、高回転域でのパワーアップが期待できた。同時に互換性のあるYZF-SP用のカムも候補になったが、最大バルブリフト量がFZ用より1mmも増えることからバルブクラッシュを心配し、OW01用カムを採用した。

ところが国内仕様OW01の最高出力回転数9500rpmを参考にしたため大失敗。実際のOW01はタコメーターのレッドゾーンが13000rpm、つまりOW01のカムは超高回転に対応する設計だったのだ。そのためカムタ

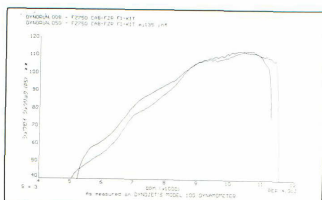
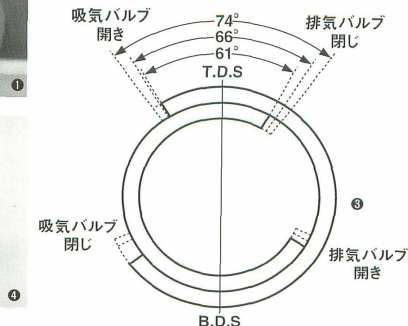
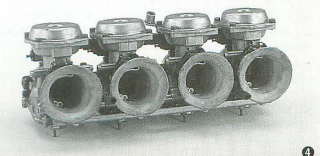
イミング (バルタイ) を正確に測り、かつタイミングを1〜2度に進ませる試みを行い、同時にキャブセッティングを追いかけたが結果は出なかった。最もよかった状態でFZR750 (1FM) のカムに対して、ピークパワーが同等、それ以下の回転では勝負にならない状態だった。本来なら電気系や、11500rpm前後でリミッターが作動するFZのイグナイターにも手を入れる必要があった。これはパワーアップにおける今後の課題だ。そして、いつかはOW01カムに日を当てたい。

- 右がFZR750 (1FM)、左がFZR750R (OW01) のカムシャフト。OW01のカムは作用角の大きだけでなく、バルブリフトの立ち上がりも早い形状を持つ。大きな肉抜きによる軽量化も魅力的だ。
- ②FZ、FZR、OW01のバルタイ。数字はセロミフ (リフト開始時) を示したもので、バルタイ計測には不向き。これを基に、カムのロブセンター (真底) が、クランクに対して、吸気側なら上死点後 (ATDC)、排気側なら下死点後 (ABDC) 何度にあわせるかで決める。ちなみにFZとOW01では、ロブセンターを105度にあわせる。ただし、これは絶対ではない。ファントムFZのエンジンはトルク重視のFZRカムを使用、バルタイは排気側を組み付け目安のポンチに合わせて、吸気バルブのタイミングをリンドーの面研でたるんだカムチェーンを利用して、標準より少し早めに開くようにセッティングしている。狙いは吸気バルブを早めに開けて混合気を入れ、排気バルブは通常どおり開けて燃焼圧力を逃がさないためだ。
- ③BDS34改37キャブレター。本文に書いたように、T1のレースで転倒したときにエンジンから外れて空を飛び、ボンゴツと化した。④カムによるパワーの差。11000rpm常用では高性能と思われるOW01よりもFZのカムが有効。ピークが同じでもFZR用がいい。



		FZ750	FZR750	FZR750R
吸気バルブ	開き:B.T.D.C.	33度	32度	37度
バルブ	閉じ:A.B.D.C.	63度	52度	67度
排気バルブ	開き:B.B.D.C.	63度	59度	67度
バルブ	閉じ:A.T.D.C.	33度	29度	37度
オーバーラップ		66度	61度	74度

②



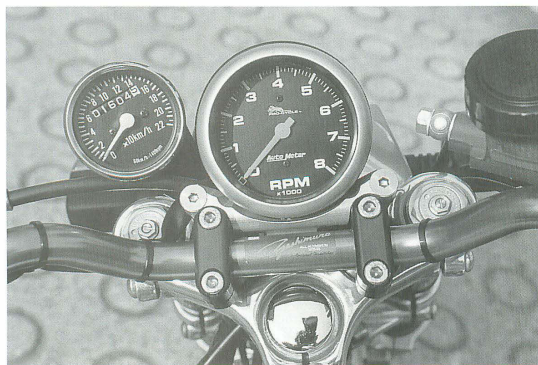
チューニング道の達人 スポーツスター 瀬谷カメラマンのH-D改造記

第3回

●メーター、ハンドル、レバー、ウィンカー、ランプ等々編

オートバイに取り付けられるパーツというのは、もちろん、ひとつひとつに独自のカタチがある
でも、それらを車体に装着したとき、全体として格好よく見えるかどうか問題なのだ
ということば、小型国産車用をハーレーにセットしたら2階級特進ということもある。要は眼力だ。/

Text and Photos : Masahiro Seya



真ん中オートメーターのタコメーターを配したのは大胆なレイアウトかもしれないが、とても気に入っている。黒地に白のボツな感じの文字で、線は黄色。針は赤と、いかにアメリカ的な感じだ。そういえば、バッテリーがバシクしたとき針がグルグル回だし、思わずヒヤヒヤと声が出たことを思い出した。でも、それで壊れたわけではなく、快調に動いている。構造のことは特に調べてみるわけではなく、なんとなくでもいいが、そのうち調べてみるつもりである。低回転では針が飛ぶのではと思うぐらい振れることにに関しては、少し気になる。基本的には雨の日も平気だが、防水もきちんとしておいたほうがいいようだ。例えばハイスコークなどのようなシリコン系のシール材を塗るのがいいだろう。

個人的なことで大変恐縮ですが、生まれて初めての写真展の準備や毎月の渡米、あるいはその他もろもろの仕事などで超々多忙の日々が続いていました。この連載を楽しみにしてくれている読者の方々に、2度の休載で大変ご迷惑をかけたが、連載を再開いたしますので、なにとぞ、よろしくお願いいたしますノ。さて、連載3回目はメーター関係やハンドルまわり、そしてヘッドライトとウィンカーなどの話でいく。

これまで何回もスイッチまわりのことに触れてきたが、改めて言う。スイッチは国産にしたほうが走り集中できると。ボクのはホンダ製（たぶんVFRのものだと思う）で、黒い文字盤に白文字。キルスイ

ッチも同様である。キルスイッチの赤を除いてボタン類がすべて黒なのがいい、というのも、できるだけ目に入るものは目立たないほうが好きだからだ。だからハンドルだってガンメタのアルマイト処理をしたヨシムラ製にしたし、ハンドルブラケットもブラックアルマイト処理のミスミスペシャルなのだ。

そう、仕事場はいつだって見た目もすっきり整理しておいて、初めて気持ちいい仕事、つまり走りを楽しめるってものなのである。そうはいっても本音をいうと、実は気に入らないところがあるのだ。それはスピードメーター。なぜかそうなるかというと、タコメーターはオートメーター製の立派なヤツなのに、

小ぶりのスピードメーターという、こんな感じのミニメーターしかないからなのである。この製品はボツシ製でなかなか品質自体はいいものなのだ。か、しかし、汎用品だけにボツシさんには申し訳ないけどやっぱり似合わない。バラして文字盤を書き換える手もあるかなと思よく見ると、ステンレスで実にしっかりできていて、カシメが強力なためシールドレールではなんともしがたく、あきらめた。特注という手も考えたが、メーターひとつにそこまでやるかというふうに自問すると、うーんという声しか出てこなかった。それでも、いつも目に入っているところだけに、そのうちなんらかの改善を考えるつもりではいる。

そういえば、このタコメーターは実際に気に入っているもののひとつだ。スイッチオンで針が0のところにはピツと瞬時に戻り（スイッチを切ってもいつも同じところで針が止まらない。例えば4000だったり1500だったり。それが実に妙だが）、エンジンをかけるとアイドリング付近に境に、2000rpmほどの幅で針が大きく振れるのだ。アイドリングの正確なところがわからないが、まあ、いいかって感じた。ところが回転が上がると針は振れることはなく、実に正確に回転数を表示する。この落差？がなんともたまらない。

ヘッドライトはSTD、ウィンカーやテールレンズはAXI用の純正品。ウィンカーやテールレンズの取り付けには苦労した。だが、全体のスタイルには似合わないと思うのがかたじけなく。短期間の製作には満足しているが、ボクのことだからそのうち、って可能性もあるから怖い。いずれにしろ、走りを楽しみながらさらに改良すればいいのだから、一気にカスタムをやるってのも、見聞にはいいのかもしれない。

■回転計はオートメーター製でお気に入り、だが、これに合う速度計がない



①下がSTDのタコとスピードメーター。上がボツシ製のミニスピードメーターで右がオートメーター製のタコメーター。タコのハーネスはモトライフの奥川さんにやってもらった。STDに付いているインジケーターをなんらかの方法で移植するつもりだったが、面倒きさうだったので簡単にあきらめた。なくてもなんの問題もないし...



②ボツシ製のミニ速度計。これとほとんど同じデザインのデイトナ製もあるが、性能的にはどちらも同じようだ。いずれにしても、汎用品だからというわけではないが、スポーツスターには見た目が完璧に合わないのが難点か。正確なテストではないが友人のバイクに同行してもらい、80、100、120km/hをチェックしたが意外と正確。だから

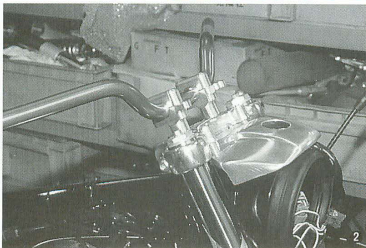


オートメーターと同じ文字盤のデザインにしてくれないかな。
③スピードメーターを裏側から見たところ。本当はステンレスのボディだったのだが、タコに合せて能消しブラックにした。ケーブルはSTDにこだわったが、おかげで取り付けネジがまったく合わず苦労した。長めの真鍮のアダプターをミスミの木下さんに造ってもらった。ケーブルの中のワイアの四角いところがメーターにキチンと入り、うまく回るまでアダプターを少しずつ削るのだ。結局アダプターの長さは7mm~8mmほど。でも問題なく針は動かし、トラバシはない。ケーブルの太いところは、15cmほどの長さで薄い鉄のパイプの中に入っており、曲りがきつて取り付けにくいため、力任せで曲げておいた。

■ハンドルバーは走りには直結する。ルックスよし、位置なおよしの製品を選びたい



①製作中のハンドルまわり。早い時点でハンドルはヨシムラのジュアルミン製ガンメタルマイトに決めていた。アングルや自分のポジションにピッタリだろうと予想がついていたからであり、仮留めの状態でもそれを再確認できた。ハンドルブラケットは10mmオフセットしたものをフランクさんに造ってもらった。この時点では削り出したままのものが出ているが、完成時にはブラックアルマイトに交換した。

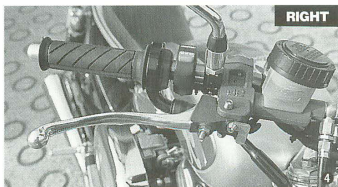
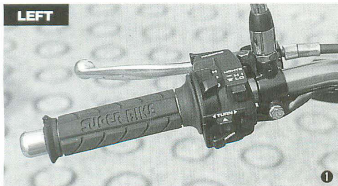


②メーターや補器類が何も付いていないとバランスがわからないが、この時点ではなんの不安もなく作業を進めていた。あとで気がついたのだが、ほとんど同じ仕様で組まれたフランクさんの883がいつも近くに置いてあって、それを見ていたからなのである。ちなみに、STDのヘッドライトは約10mm低く取り付けられている。こうすることで少しでも我がスポーツスターに精進さへが加わるといえる。



③ミスミエンジニアリング製のビレット（削り出し）パーツのひとつであるハンドルブラケット。ブラックアルマイト処理したものと削り出したままのもの、どちらがいかには好みではないのだが、ボクは見た目を締まった感じにしたかったのだからブラケットにした。いずれにしても製品のクオリティは高いから、安心して使っている。17Sのアルミだからとても硬い。下にあるのは、ウレタンを削り出したダンパーだ。

■レバーやグリップもやはり大切。何度も交換してベストなものに決めよう

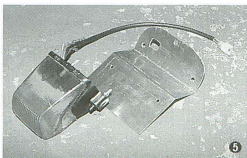
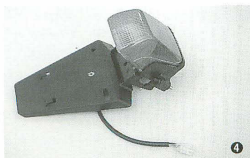
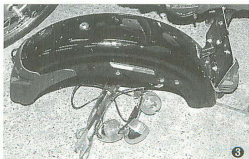
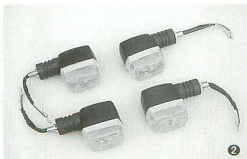


①何度も書いてはホンダVFRのハンドルスイッチ。本当にくだいがいいのはおすすすめだ。グリップはスーパーバイクと文字が入っている製品で、近くの南海部品で購入した。ロングとショート2種類がある。②肘余曲折のクラッチレバーとホルダーだ。結論からいうと、これが4つ目のモノで、カワサキのZ400FXのレバー・アンド・ホルダーなのである。

これは落ち着くまでにあれこれとトライした。最初がズキキ（何かが不明）ではしゃく使ったが、ワイアの取り外しの際にワイアが入るところを折ってしまい、目が点になったことを思い出す。ハーレー用のワイアのアクチュアチューブがとても硬いので自由度が少ないことが主な原因だったようだ。それにワイア自体が太いため、

ホルダーの根元を少し削らないと入らなから余計強度的に辛くなるのである。そのときはタッチタンに行く直前だったからビビった。汎用品を例によって近くの南海部品で2種類買い、削って取り付けてみるがアングルが悪くこれまたダメというのだった。上野でZ400 FX用を見つけてよく見るとかなりごつく、削っても強度的にも角度的にも問題なさそうだったので早速加工して取り付けた。これが実になんと文句なし！ ワイアの調整ネジはミスミの木下さんに造ってもらい、これもバッチリ。レバーの形状も好みのストレーン、使い勝手も最高でこれは本当におすすすめする。つけ加えると、クラッチワイアの遊び調整の長いシャフトを短めに調整でなんとと削ることにし、レバー側に追加した調整ネジが有効に使われるというわけだ。③バックミラーのホルダーはボッシュ製。幅が狭いので自由度が大きくとても便利。スイッチは例によってカンパシ。アクセルホルダーはヤマハのTR850用で、ワイアは同じくZ425R用である。④見た目をすっきりさせるため、アクセルワイアをハンドルに沿わせた。左のレバーは偶然にもロックードと似た形状になっている。大満足。⑤このバックミラーは実は2つ目なのだ。初めはZZシフトにしたが、フレプレで使えなかった。これはステアードだが、非常にグーノ

■ウィンカーやテールランプは国産の純正パーツ。相性がよければ別物に見える



協力:ミスミエンジニアリング Tel. 045-961-2849

アザーサイド Tel. 045-961-8803

モトライフ Tel. 03-3995-7038

スクーデリア・ジャパン Tel. 044-976-4462

工具の話

Photos : Teruyuki Hirano

文：吉村誠也

第10回：互換性が取り柄のソケットレンチだから、3/8をメインに決める

主力には3/8インチを選びたい

前回、ソケットレンチについて、その特徴と使い方のあらましを述べたので、今回は選び方の話に入る。

ソケットレンチを揃えるようとして、まず最初にどれか1つ揃えるのは、差し込み角の大きさだ。よくある3/8インチ（9.5mm）と1/2インチ（12.7mm）の他に、最近では1/4インチ（6.35mm）の製品も見かける機会が増えてきた。工具メーカーのカatalogなどを見ると、その他にも5/8インチ（16mm）、3/4インチ（19mm）、1インチ（25.4mm）、1 + 1/2インチ（38mm）などの差し込み角を持った製品があることがわかるだろう。

5/8インチ以上のものは、オートバイいじりには縁がなく、一般の工具ショップで見かけることもほとんどない。だから、悩みは主に、1/4、3/8、1/2の3種類の中からどれを選ぶか、あるいはどれとどれをどのように揃えるか、ということになる。

ソケットレンチに限らず、ハンドツールのサイズというのには、対象物の大きさと扱う力の大きさ、そして人間の手の大きさによって決まる。二面幅12mmのコンビネーションレンチを例にとると、その長さは、（ほぼ10cmから20cmの間にいる。狭い場所では、ひよっとすると10cm以下のものも使いやすいかもしれないが、人間の手の大きさを考えるとそれでは小さすぎる。逆に20cm以上になると、少しの手力で、ボルトやナットに対して大きな脱着トルクを与えることができても作業は楽になるが、普通二力を加えたつもりでもオーバートルクになりやすく、危険である。

ソケットレンチに、大小いろいろなサイズの差し込み角があるのは、小さい対象物には過大なトルクをかけず、大きな対象物には充分な大きさのトルクをかけることができるようにしているためだ。ボックスソケットレンチを例にとると、差し込み角1/4には二面幅5から14mm程度、3/8には6から24mm程度、1/2には10から32mm程度というようになっている。

オートバイに使われているボルトやナットの二面幅は8から17mmあたりまでがほとんどで、差し込み角3/8のソケットレンチでほぼ全部カバーできる。それに、1/4や1/2と比べて、ハンドル類の大きさが人間の手の大きさにちょうど合っていて使いやすい。このため、これからソケットレンチを揃えようという人は、まず、差し込み角3/8の製品からスタートするべきだ。

他にも3/8をおすすめる理由はある。どのハンドツールメーカーも、最近3/8の製品開発に最も力を入れており、レンチやアクセサリ類の種類が豊富なこと、ハンドル類や非常用の工具箱に入れるのにちょうどいい大きさであること、それと関連して、システムとしてある程度製品数がまとまるとなんとなく持ち運べる重さになるなどが挙げられる。

必要に応じて1/2と1/4を加える

3/8と比べると、オートバイの整備における1/2の使用頻度は低い。1/2を使うべき大きさのボルトやナッ

差し込み角の大きさは、オートバイ整備では3/8がメイン1/2は、特定部分に必要なサイズのみを最も単純なバーハンドルとの組み合わせで使い1/4は、カウルの内側など専用と考えて間違えてはいないまたボックスソケットは、まず、ショート12ポイントから

トが少ないのと、それほど大きな締めつけトルクを必要とする部分が少ないためだ。オートバイに使われている二面幅19mm程度までのボルト・ナットの締めつけトルクは、3/8で充分作業できる範囲内だ。

だが、小数ははいえ、二面幅がこれを超えるボルトやナットがある。それは締結部品のボルトやナットではなく、ネジを切られたシャフトやそれを留めるためのナットであることが多いが、それらの中には、コンビネーションレンチなどよりソケットレンチで作業したほうがやりやすいものが多いことがある。

代表的な例が、スイングアームピボットシャフトとナット、クラッチセンターナット、ヤマハ車に多いドライブスプロケット取り付けナットなどである。これらはいずれも、ボルト頭（シャフトに加えられた六角頭）やナットの高さよりも深い座グリの中心に埋まっていたり、周囲に突起が張り出したクラッチボスの中にあたり、クランクケースやフレームを避けて工具を通さなければならなかったりして、メガネレンチやコンビネーションレンチではうまく作業できない。

で、こうしたところにはソケットレンチを使うのが一般的だ。だが、なぜそこソケットレンチを使うのかをよく考えてみると、その理由は、メガネレンチやコンビネーションレンチよりもオフセットが大きいからに他ならない。すべてにソケットレンチでなくても（別）の表現をすれば、ハンドルとレンチがスクエアドライブで脱着できなくとも）いいわけだ。だが、他に言うように大きいサイズのオフセットを持ったレンチがないのと、たとえば2〜3本とはいえ、ソケットレンチならハンドルが兼用で、そのぶんコストと収納スペースを小さくできるから、現状はボックスソケットレンチ+ハンドルというのがベストな選択にはある。

ただ、この場合、ラチェットハンドルはおすすめできない。その理由はふたつある。まず、3/8のものより長いとはいえ、標準的な長さのラチェットハンドルでは短すぎるのだ。力の問題ではなく、まわりの障害物を選ぶために、標準的な長さのラチェットレンチよりももう少し長いハンドルを使ったほうがいい。次に、ラチェットハンドルでは、締めつけ途中や緩め途中の力の加減がうまくできないからだ。もちろん、特に問題となるのは締めつけの途中だ。うまく締まったかどうかを確認したり適切な接触状態をよくするために、締めつけ途中で少し戻したり、適正トルクで締めつけた後に少し緩め、もう一度適正トルクで締めつけたといった、ただのバーハンドルならなんでもないことが、ラチェットハンドルではそのつど回転方向を切り替えるなければならない。非常にわずわらしくなる。

これらのことを考えて、普通にオートバイの整備をするのなら、1/2のソケットレンチ用ハンドルは、何の妥協もないバーハンドル1本で充分だ。組み合わせたボックスソケットレンチも、自分のオートバイに合わせて2〜3個、多くても4〜5個で足りるだろう。

1/4は1/2よりもさらに使用頻度が低い。しかも、短いハンドルを組み合わせた3/8のソケットレンチ、あ

るいはメガネレンチやコンビネーションレンチで代用できるから、なくても大丈夫。ただ、カウル付きのマシンでは、カウルを外したり、カウルの内側にあるパーツの脱着をする場合に丁寧に重宝する。特にレーシングマシンでは、スクリーン脱着（カウルを外すよりも、マシンに取り付けただまのほうで安定してやりやすい）やハンドル位置の調整など、メガネレンチやコンビネーションレンチはもちろん、3/8のソケットレンチでもうまくいかない狭い場所での作業になくしてはならない工具といえる。

このように、1/4のソケットレンチは、3/8より小さい二面幅や小さい締めつけトルクのためではなく、工具自体の小ささが求められる場合に使うことが多いので、トルクのかけすぎには特に注意しなければならない。仮に工具に問題がなくても、狭い場所で大きな力をかけるのは、工具が外れたりボルトが折れたりした場合、広い場所での作業と比べて非常にケガをしやすい。もうひとつつけ加えるなら、工具の使い方を工夫して、押すよりは引く方向に力を加えるようにしたほうがいい。こうした、工具が外れたりボルトが折れたりした場合に発生するであろう危険を、かなり低下させることができる。

ボックスレンチは12ポイントのショートが基本

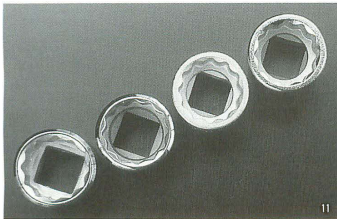
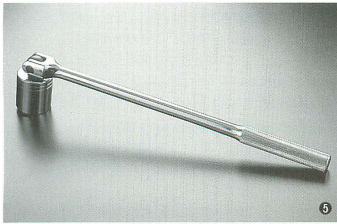
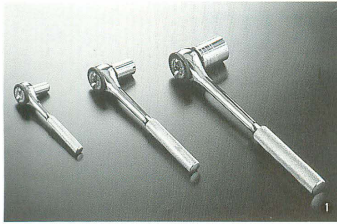
サイズ選びの話が長くなってしまったが、次は、ソケットレンチの中で最も使用頻度の高いボックスソケットレンチの選び方である。

ボックスソケットには、ボルトやナットにはめ合わせる部分が6角形のもの（6ポイント）と、ふたつの6角形を30度ずらして重ね合わせた形のもの（12ポイント）の2種類がある。この違いは、使ってみれば明らかだ。12ポイントのほうが、わずかなびねり（左右どちらかに最大15度以内）ではめ合わせることでできた、使い勝手は6ポイントより格段にいい。

ではなぜ、14め合わせにくい6ポイントが製品化されているのかというと、レンチの二面幅とボルト頭やナットの二面幅の差が大きく、12ポイントだとボルト頭やナットの角がレンチの山を乗り越えてしまっ、うまく回すことができないときでも、6ポイントならなんとか回すことができるからだ。極端な差、13mmの6ポイントレンチなら二面幅12mmのボルトを回すことができるが、12ポイントではそうはいかない。

12ポイントよりも6ポイントのほうが強度が高いというのは、ほとんどウソに近い。なぜなら、トルクオーバーによるボックスレンチの破壊は、最も肉の薄い部分で発生するからだ。最も肉の薄い部分の厚さは、6ポイントも12ポイントもほぼ同じである。

最後に、ロングとショートは、ショートが基本。これは、メガネレンチでオフセットの小さいのが基本だったのと同じく、オフセットが大きくなればなるほど作業中に工具が外れやすくて、危険だからである。使える範囲内で最も安全な工具を選ぶのは、ソケットレンチに限らず、工具選びの大原則である。



①差し込み角が違うと全体の大きさはこれだけ違うという比較写真。左から順に、1/4、3/8、1/2。組み合わせているボックスソケットレンチの二面幅は、それぞれの差し込み角の中間のサイズで、1/4には8mm、3/8には14mm、1/2には24mm取り付けられている。

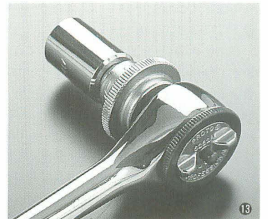
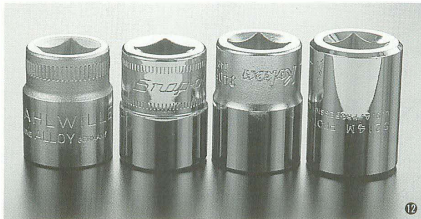
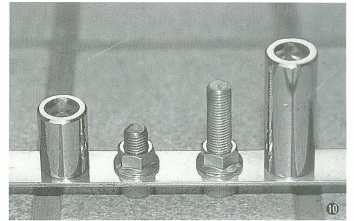
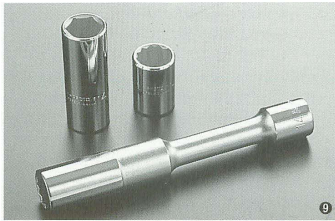
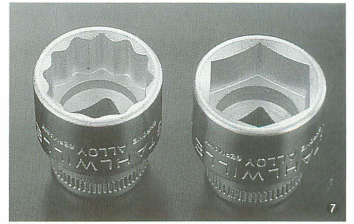
②同じ二面幅のボックスソケットレンチでも、差し込み角が違うとこれだけ大きさが違う。手前の3点は全部プロットの二面幅12mmで、奥の3点は全部スタビラーの二面幅10mm。差し込み角は、左から1/2、3/8、1/4。差し込み角が大きくなるほどドライブ部分が大きくなり、たとえハンドルが小さくても、狭い場所では支障をきたすことがある。

③1/4のボックスソケットレンチの二面幅は、各社だいたい13mmが最大で、写真のハゼットの14mmは異例の大きさ。二面幅がこれだけ大きくなると、相対的に差し込み角が小さくなり、二面幅14mmのボルト（ネジ径は8または10mm）を強く締める場合など、6.35mmしかないドライブ部分だけかなりのストレスがかかることが想像できる。

④カウル付きマシンのヘッドライト裏にあるスcrewの取り付けネジを、差し込み角1/4のラチェットハンドルを用いて脱着しているところ。こういった場所での作業には、1/4の小ささが威力を発揮する。

⑤1/2のソケットレンチの典型的な組み合わせ。写真はプロットのバーハンドル（スライダーハンドル）に二面幅32mmのボックスソケットレンチを取り付けたところ。ヤマハ車のドライブsprocket取り付けヘッドには、この程度のオフセットがちょうどいい部分があるといには多い。もし、この組み合わせでオフセットが足りない場合は、ディープソケットを使うかエクステンションバーを用いること。バーハンドルの傾斜角度を90度以下にして使うのは、力をかけたときに工具が外れやすい。非常に危険なので、するべきではない。

⑥1/2のバーハンドル+ボックスソケットでステアリングヘッドのセンターボルトを脱着しているところ。これも、メガネレンチやコンビネーションレンチより、バーハンドル+ボックスソケットのほうが使いやすい場所のひとつだ。このくらい大きいサイズになると、メガネ



レンチやコンビネーションレンチを何本も揃えるより、バーハンドル+ボックスソケットのほうが値段が安かったりする。

⑦同じサイズの12ポイントと6ポイントの比較。写真はスタビラーの17mmだが、本文に書いたように、最も肉厚の薄い部分の厚さは、どちらもほとんど同じである。12ポイントのほうは、俗にいうフランドライブになっている。フランドライブというのはスナップオンの登録商標で、各社呼び方は違うが、要はレンチの角の部分丸くえぐり、角よりも面で六角柱と接触させようという考えに基づいている。軟らかい材質や、ボルト頭やナットの角が低い場合には有効だが、接触部分が角から遠くればなるほど、ハンドルに加える力に対して、実際の締めつけトルクが大きくなるので、その点には要注意すべきだ。

⑧同じ二面幅のボックスソケットレンチでも、えぐりの深さはこれだけ違う。左のスタビラーと奥のコーケンの製品が中間の深さで、手前のスナップオンはそれより浅く、右のプロットは深い。普通のボルトが相手のときはあまり気にしないが、スプリングブレード調整ダイヤル付きフロントフォークのキャップボルトなど、締結用部品ではない特殊な薄いボルトを脱着しようとする、気になるところである。

⑨ボックスソケットレンチの長さの違い。左奥がプロットのディープ、右奥がプロットのショート、手前がコーケンのエクステンションソケット（シリーズ番：3117M）と呼ばれる製品。通常の整備には、ハンドルを取り付けた場合のオフセットが最も小さくなるショートタイプを使い、オフセットを大きくしたい場合など、このように、長いボルトの奥にあるナットを脱着する場合にはディープタイプを使う。

⑩ディープソケットとショート（スタンダード）の、ごく普通の使い分け。スナップオンがディープタイプのことを「ボルトクイアラスタイプ」と呼ぶ3種類がこの写真でわかりと思う。

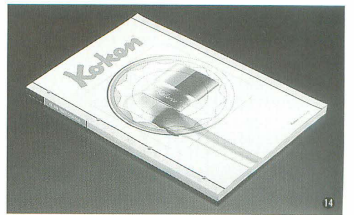
⑪同じ二面幅のボックスソケットレンチの中グリの大さきの違い。左からプロット、スナップオン、スタビラー、コーケンの順で、左側ほど中グリが大きいのが大差ない。⑫に書いたような、特殊形状のボルト

の場合、あまり中グリが小さいと、底突きすることがある。

⑫ボックスソケットレンチの滑り止め形状の比較。左からスタビラー、スナップオン、コーケン、プロットの順。ここにはないが、ハゼットが最も深く、効果があるのはハゼットとスタビラーくらいで、スナップオン程度の浅さでは、手に油がつけばほとんど効果はない。

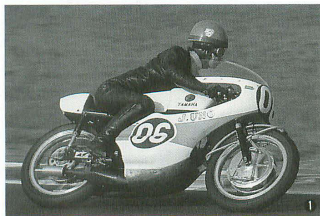
⑬単体で使う場合は別だが、ボックスソケットレンチに滑り止めがなくとも、ハンドルに手回し用のスピナーが付いている、それ専用のアクセサリを使えば、滑ることなく手で回すことができる。写真は最もスピナー付きのプロットの5252AにスナップオンのR570Aを取り付けたところ。両者のスピナーの大きさや形状の違いに注目。

⑭コーケン（山下工業研究所Tel. 0537-74-2171）の総合カタログ。ソケットレンチの専門メーカーだけあって、その種類の豊富さ、広範なラインアップには驚くばかり。使い方のガイドや資料もあり、ソケットレンチに興味のある人にはぜひ読んでもらいたい優秀なカタログだ。



"床の間ヒストリック・レーサー"を造る

マシンはできた。だが完璧には走らない。それでも10月10日はとてもいい日だった



秋の気配が日に日に濃くなるなか、タイムトンネルへ向けての僕のYF1レーサー造りは、一段と白熱化していた。そんなある日、編集部より一通の手紙が転送されてきた。封筒の宛て先は僕になっており、手紙の送り主は、なんとノブYF1やYA6でロードレースに大活躍をした宇野順一郎さんだった。

宇野順一郎さんからの手紙

バイカーズステーションNo.108に僕のことを書いてあるとのこと、拝見しました。いやあ驚きました。僕のことをこんなに覚えてくれて感謝しています。

1965年5月、このときのジュニアロードレース50ccクラスをYF1で思ったことは、なつかしく覚えています。今だからいえますが、ミスをしました(このことはだれにも言っていなかった)。レーススタート前、ガソリンコックをオフにしてスタートしてしまったのです。第2コーナーあたりでエンジンがストップしかかって慌ててコックオン、エンジンはかかりましたが、最下位になってしまいました。

このときの自分の気持ち、今とてもよく思い出します。体全体の血が逆流してしまったことと、すぐに負けるものかと思う心が体全体を駆けめぐったこと。それから抜いた抜いた、各コーナーでは前後タイヤが右に左によって滑っていたのをはっきり覚えています。3位に入賞した佐々木君が、宇野さんに抜かれたあとと後ろから見ていて、宇野さんのレーサーがタイヤスリップしているのがすごかったと言っていました。

あと2周のところで1位の鈴木君の後ろをビタリになり、1位になれるかなと思ったとき、監督の野口種晴さんがピットサインで「そのまま」と出しました。どうしようかなと考えながらもスプーンカーブで抜いたのですが、トップを走りながら「そのまま」のサインが頭に浮かんで、ちょっと引いてしまひ並んでゴール(〇〇もらってるからしょうがないか)。今から思えば、よく転ばなかったと思います。

今年は、タイムトンネルでひょっとするとTDIIでジョン・サートーと一緒に行きそうです。

佐藤さん、ぜひともYF1を仕上げてください。筑波サーキットで会うのを楽しみにしております。僕も来年はYA6で出たい思いがしております。なansen、手紙を書くのが大の苦手です。乱筆を許してください。今からTDIIを一生懸命探しております。

宇野順一郎さんの手紙を読み終え、僕はYF1レーサーを造り始めて本当によかったと思えた。タイムトンネル当日、宇野さんにお会いできることを楽しみに、YF1レーサーの完成を急いだ。

タイムトンネル出場まで

多数の人に迷惑をかけ協力を得ながら、YF1レーサー

ーが見た目に格好になったのは、レースの10日前ぐらいだった。ここまでは内心、予定どおりだったのだが。

シェイクダウンは、平日ガラ空きの那須サーキットへ持ち込んで行った。エンジン始動は、スタンドをかけたままギアを入れて後輪を回すだけでいい。カン高い排気音を聴いたら元気に動き出す。始動性はとても良好。慣らし運転で5000rpmあたりをキープしてコースを走り始めるが、低速ギアでは思いのほか鋭い加速をする。ただ、トップギアに入ると回転が極端に落ち込み車速が遅くなる。それでも「まずまず」と思いながら走行しているうちにエンジンがぐずりだし、マシンが止まってしまった。しかたがないので押してピットまで行き、工具を取り出した。

プラグを外すと電極が溶けている。続いてシリンダーヘッドをバラすと、なんとピストンの頭にボッカリと穴が開いていた。キャブレターを見るとオーバーフロー状態。よく見ると、ビッグキャブ装着用に製作したキャブジョイントカラーが外れかかっている。ここから急遽にエアを吸ってエアークロス、エンジンが焼き付いたらしい。帰るとすぐさま、エンジンはクランクケースから総バラシとなった。

エンジンを組み直し、再び那須サーキットへ。この日の2輪走行は、僕を含めてたったの3台。サーキットの人に「熱心でネ」と言われ、「セッティングをするのなら、走り時間に関係なく走っていいですよ」との温かい進言の言葉に甘えて、コースとピットを自由に使ってセッティングに励む。

だがどうキャブレターセッティングを変えても、8000rpmまでしかエンジンは回らない。むりやりアクセルを回していたら、コーナー手前で僕はマシンから放り投げ出されて大転倒。幸いマシンの外装は大事に至らなかったが、ヘルメットにグリルとスリ傷がつき、レースに使用できなくなりました。帰路の

途中から、首まわりと強打した肩が痛みだしてきて。

転倒原因は焼き付きだった。キャブレターのオーバーフローにより油面が下がり、混合ガスが薄くなって、シリンダーとピストンがだつきを起こしたようだ。思い当たる箇所をいくつか手直しし、エンジンを組み付け、近所に苦情を言われながら付近を走り回っているが、マシンは不調のまま機軸を損ねている。何度も何度もエンジンをバラし、また組み直す。タイムトンネル前日の走行会を予約していたが、そのときも僕のエンジンはバラバラだった……。

タイムトンネル当日は、心配した雨も降る様子はない。転倒による体の痛みはまだ消えていなかったけれど、リラックスして気分はだともよくなった。僕のYF1レーサーは相変わらずエンジンがぐずったままで、フリー走行も走れなかった。それでもグリッドに並びつて、フォーメーションラップを走ろうとコースに出たけれど、マシンは今まで以上に絶不調。

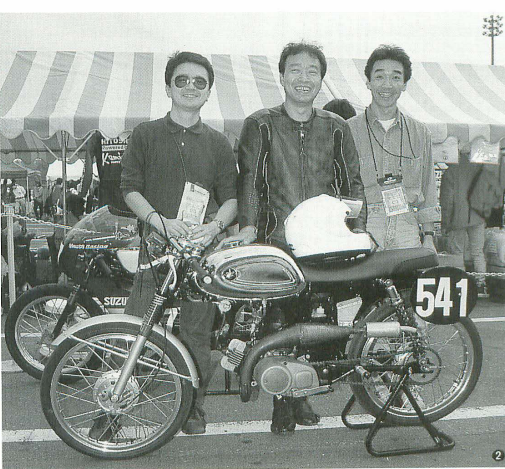
止まりそうになるエンジンをだましながら走る筑波のコースはとても長く感じられた。それでもなんとかピットまで帰りついて、リタイア宣言。編集長も寄ってきて、「劇的でネ」とニコニコしている。そこで、テレながらも厚かましく、来年のこの日が終えるまで、このページの連載をお願いしてしまった。

宇野順一郎さんや旧知の人たちにも会うことができ、10月10日は楽しい一日であった。僕以外にも、エントリーして走れなかった人は何人もいたようだけれど、それでも皆さん楽しんで、これは本当に大人の運動会だな、という感じがあった。

そういう理由で、僕とYF1レーサーのデビューレースは順延となってしまった。床の間に温まることなく、YF1レーサーはセッティングに励むことになったわけだ。そして私事ではあるが、僕は1ヵ月後に50歳の誕生日を迎える。(佐藤 剛)

①タイムトンネルで見事な走りを見せる宇野順一郎さん。当年60歳というが、体型は現役時代から変わらなそう。YF1レーサーは「当時個々によつて仕上がる」とおほめの言葉をいただいた。YF1を囲んで宇野さんと話しているところ。当日審判員の木村明彦さんと神谷忠志さんなど、宇野さんと一緒に走った人たちが会話に加わっている。タイムトンネルならではの楽しいひとときだった。

②マシンは不調で走れなくても、タイムトンネルは楽しい。写真右の井ノ口さん(左)はSRで2V5レーサーの常連ライダー。不調のマシンを直すように、一連のキャブセッティングをしてくれた。写真左の乗務員昭宏さんは、AAAレーシングのクラブマネージャー。当日マシンの押し付けを手伝ってくれた。「押すには軽量クラスが楽でいい」とのこと。真ん中は僕。ダイエットのかいあって、クシタシのレーシングスーツはワンサイズでOKだった。走りをおさめた顔に、レース前の緊張感はない。もう1台エントリーしたBS50の常連さんは、めだつて(完走。来年の僕の目標は「絶対走る」である。



SAXON

RACING

超軽量・高剛性



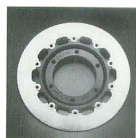
サクソントライアンフにも装着され、ベアーズで実戦実証済です。慣性力が最も働くリムにカーボンを使用した2ピース構造によって、リベアの容易さと回転マスの減少を両立。¥399,000(全品)



SAXON CARBON WHEEL

DUCATI	851, 888, 900SS, SL
Bimota	SB6(7), YB8, Furano
TRIUMPH	Daytona 900, 1200, etc
KAWASAKI	ZXR750R, ZX-9R
YAMAHA	FZR1000, YZF750, etc
SUZUKI	GSX-R750, 1100

- 装着車種によっては、専用パーツが必要となります。当社では、専用ローター、スプロケット等も用意してあります。
- レーシングパーツにつき、一般公道での使用はできません。取扱上の注意は厳守願います。



DUCATI 851系リアフェンダー
カーボンハニカム

¥39,500



DUCATI 900SS/SL系
リアフェンダー

¥43,000



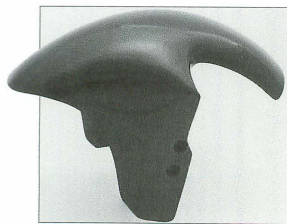
DUCATI 900SS/SL系
シングルシート(カーボンハニカム)

¥98,000



DUCATI 900/851系用
クラッチカバー

¥44,000



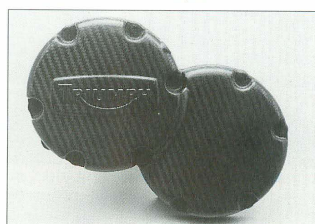
USDフォーク用フェンダー
カーボンハニカム

¥42,000



Bimota DB-2
EXサイレンサー

¥138,000

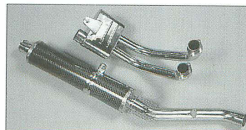


TRIUMPH 900/1200系
タイミングカバー(カーボンハニカム)

¥42,500

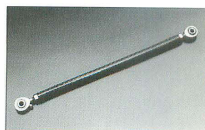
当社のカーボン製品はすべて高品質ドライカーボン製です

- | | | | | | |
|----------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------|-------------------------|----------|
| ●EXサイレンサー(アルミ) | Bimota SB6, SB7 | ¥148,000 | ●リアフェンダー(ドライカーボン) | DUCATI 900SS, SL | ¥41,000 |
| 〃 (カーボン) | Bimota YB7 | ¥87,000 | 〃 (カーボンハニカム) | DUCATI 851, 888 | ¥39,500 |
| | YB8, Furano, Dieci | ¥92,000 | ●クラッチカバー(ドライカーボン) | DUCATI 900系, 851系 | ¥43,000 |
| | DB-2(独立タイプ) | ¥138,000 | ●ドライカーボンチェーンジョイント | Bimota, DUCATI, etc. | ¥14,000~ |
| Moto Guzzi Daytona1000(EP-ROM付き) | | ¥140,000 | ●フローティングRディスク(鋼板) | Bimota YB8, YB7, YB6 | ¥58,000 |
| Moto Guzzi 1100SPORT | | ¥120,000 | | Bimota DB1 | ¥56,000 |
| ●タイミングカバー(カーボンハニカム) | TRIUMPH 900/1200 | ¥42,500 | ●バックストップホルダー | Bimota DB1 | ¥88,000 |
| ●クラッチカバー() | | ¥57,000 | | DUCATI 900SS, SL | ¥58,000 |
| ●シリンダーヘッドカバー() | TRIUMPH 900系 | ¥112,000 | ●スペシャルEP-ROM | Bimota Furano | ¥20,000 |
| ●フロントフェンダー(カーボンハニカム) | U.S.D.用 | ¥42,000 | | DUCATI 851, 888 | ¥20,000 |
| | Bimota TESI | ¥96,000 | | Moto Guzzi Daytona 1000 | ¥20,000 |
| ●リアフェンダー(ドライカーボン) | Bimota TESI | ¥98,000 | ●通販ご希望の方は、在庫、納期を確認の上、お申し込みください。 | | |



YAMAHA TRX850
EXサイレンサー

¥118,000



DUCATI/Bimota
チェーンロッド

¥14,000~¥19,000

IVY RACING GOODS

(有)金城 IVY RACING

〒341 埼玉県三郷市戸崎2181番地
TEL. 0489-56-2780 FAX. 0489-56-2235

アビレーシングでは

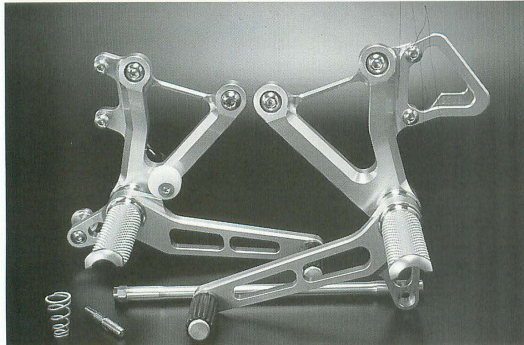
次の試乗車を常備しております。お気軽にご来店、試乗をお申し付けください。●TRIUMPH THUNDERBIRD ●TRIUMPH SUPERIII ●BIMOTA Tesi ID 906 Progresso ●BIMOTA Tesi ID 851 ●BIMOTA Tesi ID 400 Progresso ●BIMOTA DB2 トライアンフ、ビモータ以外の車種についても、私どもにご相談ください。

AELLA HIGH QUALITY CUSTOM

for DUCATI, HARLEY-DAVIDSON &

RIDING STEP KIT

DUCATI 900SS/400SS



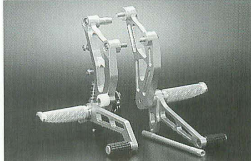
①NEW AE-10002

¥68,000

ペダルはA2017Sによる削り出しで溶接加工は一切無く、両面にはボケットミールリングによる肉抜きを施し、ピボット部にはニードルベアリングを圧入、両側のベアリングカラーにはステンレスを採用し耐久性の向上を図っています。また、ニードルベアリング部に使用するカラーはペダルのガタつきを避けるために1/100mm単位で寸法の違うものを使用し、ローラー弁型にクリアシスを隠しながら組み上げています。このペダルのデザインにはニューデザインのスーパースタイブを採用、ステップバーのローレット模様には滑り止め効果の高い削加工によるダイヤモンドカ

ットパターンを採用、ローレットに深さがあるエッジの効いた抜群のグリップです。また、マテリアルは硬すぎないA5056Sを採用、ワナーのダメージにも折れにくく、ステップバーだけの交換パーツもご用意します。ベースプレートも削り出しで、ステップワークの邪魔にならないようエッジの面取りを可能な限り大きく設定しホールド感を高めています。①AE-10002 終研に付いておきます900SS/400SS用ステップキットのデザインを一新しました。ベストな設定のステップ位置はそのまま(10mm前/10mm上)、ベースプレートは後ろ側が削り出しでクランク曲げることでの装着時の

DUCATI M900/M400



②AE-10007

¥74,000

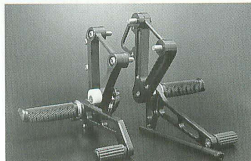
DUCATI 916/748



③AE-10006

¥52,000

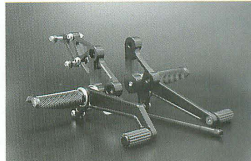
DUCATI 888



④AE-10005

¥68,000

DUCATI 851/900SS (~90)



⑤AE-10004

¥68,000

イメージをスマートに見えます。また、ベースプレートの変更に合わせてヒールガードも変更、AELLAのロゴを彫り込みました。ブレーキペダルは左右同じデザインとなるようにチェンジ側に揃えて下方から前にのびていくデザインにしました。カラー: WT, BK

⑥AE-10007 モンスタースタイルライディングステップはステップ位置を8mm前/25mm上に設定、大幅にSTDよりも上方に移したポジションがグリップを容易にし、滑り、ワインディングでの車体のホールド感を一層高めることで操縦性を向上させ、乗りやすさをスポイルせず、アグレッシブ

な走りを実現できます。カラー: WT, BK 同キット装着時のSTDマフラー対応ステーも用意しました。削り出しのベースプレートにサンドブラスト加工の手付けパイプを組み合わせました。AE-10005 ¥23,000 カラー: WT, BK

⑦AE-10006 ステップ位置は5mm前/10mm上、前方につんのめらない電気のポジションが得られます。ヒールガード、ブレーキペダルはSTDを使用。カラー: WT, BK
⑧AE-10005 888用は10mm前/10mm上に設定。WT, BK
⑨AE-10004 左右ペダルにスーパースタイブを新採用。ステップ位置は10mm前/10mm上に設定。カラー: WT, BK

for DUCATI PARTS

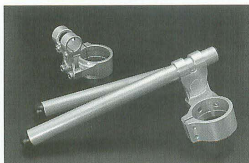
DUCATI 900SS/400SS



③AE-27001, 27003

¥45,000

DUCATI 900SS/400SS



⑦AE-27002, 27004

¥36,000

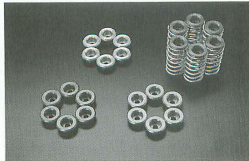
DUCATI M900/M400



⑨AE-14004

¥24,000

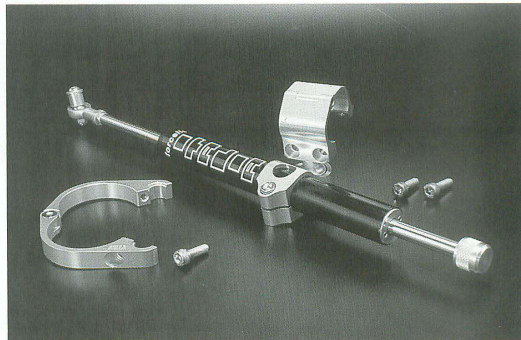
DUCATI etc



⑩AE-23002

¥9,800

DUCATI 900SS/400SS/M900/M400



⑪NEW AE-29003

¥49,000

③ドゥカティ900SS/SL、400SS用450アルミハンドルは、バーの位置関係を事前に7mm/7mm(STD比)移動、メインテナンスを優先した本格仕様、クイックリリースは、垂れ角調整機構により0(STD)、2、4に変更できる仕様のAE-27001と、6、8、10仕様のAE-27003の2タイプをラインナップ。カラー: WT, PO
⑨AE-14004 ハンドルのドゥカティ用でコストパフォーマンス性に優れたクロズドタイプは、ハンドル垂れ角調整機構はそのままにフォーククランプ部をSTDと同仕様にすることでリーズナブルな価格に設定。0、2、4仕様

がAE-27002、6、8、10仕様はAE-27004。カラー: WT, PO一部年式等によりマスターオフセットキット(¥2,500)が必要になります。両ハンドル専用オプションとして角度違いのハンドルクランプも用意しました。0、2、4仕様のAE-28001と、6、8、10仕様のAE-28002の2タイプを設定。¥24,000 カラー: WT, PO
⑩AE-14004 ハンドルの位置を事前に15mm/上へ15mm移動してベストポジションを確保。当社ライディングステップキットと一緒にご使用ください。カラー: WT また、'95M900/400には別売チェックケーブルキットAE

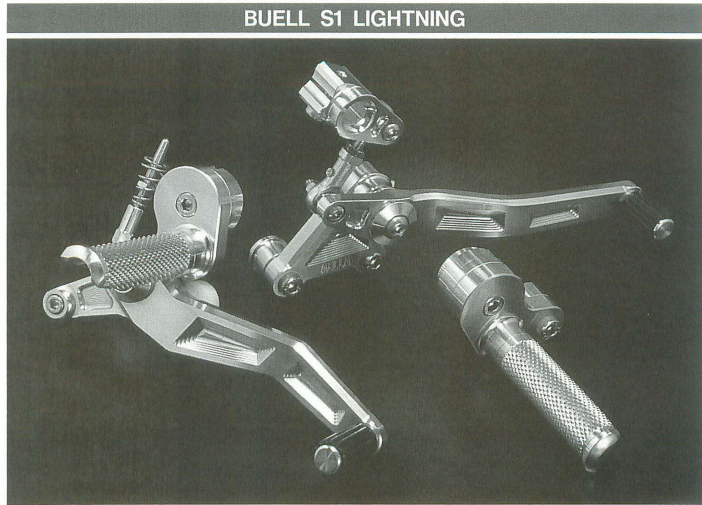
-1400Cが必須。¥5,000 カラー: WT, RD, BL, GO
⑪AE-23002 クラッチ操作が非常に重く(ロングツーリングでの左手首の疲労を少しでも減らすように、クラッチ操作を約20%軽減しました。また、冷却効果を上げるために穴開け加工を施したクラッチカバーを装着した場合でも、漏れた空気がニッケルメッキを腐食することで腐蝕性を大幅に向上。耐久性でも素材にドゥカティ純正のクラッチスプリングと同じ物を使用した当社スプリングは色鮮やかなリブナーとセットで愛車をドレスアップします。カラー: RD, BL, GO

⑪AE-29003 フォーククランプ、フレームブラケット共にクイックリリースタイプとすることで装着も簡単。車体への取り付け時、そしてステアリング操作時にも車体から外へ飛び出さないように取り付け位置を設定しSSR、モンスター一貫しきれでも装着可能。高速走行時のハンドルの振れを解消します。ダンパー本体には1段階の減衰力調整機構付。SSフルカウルの場合でもカウルとフレームのすきまからダンパー減衰力調整が簡単に行えます。カラー: WT, PO カラー: WT/ホワイト RD/レッド BL/ブルー GO/ゴールド BK/ブラック PO/無地

PARTS BUELL

BUELLライディングステップ

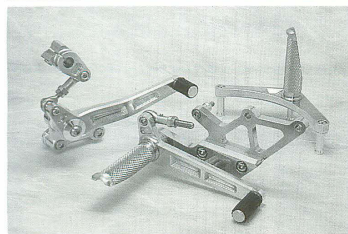
ビューエルライディングステップは、スポーツスター用とは全く違うS1ライトニング専用設計として新たに製作いたしました。ハーレー用・ドゥカティ用と同じく、ペダルのピボット部にはニードルローラーベアリングを使用し、シフトチェンジ・ブレーキフィードリングを格段に向上させています。ノーマルに比べ変更されたステップ位置(20mm前/10mm上、STD比)と、ローレット加工を施したステップバーがSTDでは望めない自然なライディングフォームをもち、日本人体型にあったポジションがオートバイを確実にホールド。コーナーリング時にはより踏ん張りの効いた走りを可能にします。それは、走ることの楽しさをより一層味わい深いものにしていきます。カラー: WT, PO



NEW AE-10011

¥88,000

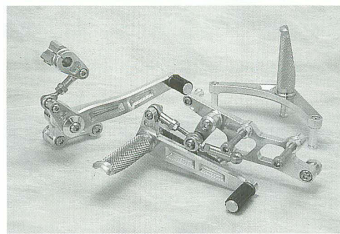
XLH883/1200 SPORTSTER



①AE-10008 ¥92,000

ハーレーダビッドソンライディングステップキットは、スポーツスター5速車専用として製作しました。新手法によるチューデザインのパedal類・ベースプレートを採用し、改良半加工による全く新しい工程で仕上げております。ステップ位置はスポーツ走行にも適したポジションへと変更し、シフトパターンはご注文時に正チェンジ・逆チェンジの選択が可能です。また、アフターマーケットパーツのアップタイプ、ダウンタイプマフラーのどちらでも装着できるように、リアマフラスターシンダの取り付け位置を設定しております。何度となく試作を繰り返した結

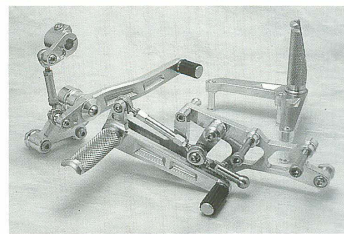
XLH883/1200 SPORTSTER SPORTS KIT



②AE-10009 ¥98,000

果、左右全く非対称なケース形状をしているスポーツスターに対しステップバーの取り付け位置を左右同位置に実現し、違和感のないライディングを可能とします。

①AE-10008 スポーツキット直押しタイプは、スーパードラップ等一般的なダウンタイプマフラーに対応するコストを抑えたシンプルなレイアウトのスタンダードモデルです。ステップ位置は180mm後/STD高(STD比)に設定したごく一般的なライディングポジションを形成し、スポーツライディングを可能にします。カラー: WT, PO



③AE-10010 ¥98,000

②AE-10009 スポーツキットのリンクタイプは、STORE・スーパードラップ社製のアップタイプ2本出しマフラーに対応できるようにマスタートリンガーの位置を下方へ移動し、リンクを介してブッシュロッドを押すタイプとしました。ステップ位置は直押しタイプ同じ180mm後/STD高に設定。カラー: WT, PO

③AE-10010 スポーツキットよりさらにステップ位置を40mm後/15mm上に設定したレーシングキットでは、サーキット走行等でのバンク角を稼ぐように製作しました。カラー: WT, PO

PAIOLI RD RACING HIGH PERFORMANCE FORKS



ワイドグライドフォークキット

¥250,000

ミッドグライドフォークキット

¥250,000

キット内容
フロントフォーク(R/L)
ステムセット(偏心カラー付ステムシャフト込み)
フエンダーブラケット

オプションパーツ

品名	対応機種	価格
ハンドルストッパー	FXST, FLST	¥8,000
ハンドルストッパー	FXD	¥3,000
キャリヤブラケット	FXST, FLST, FXD	¥8,000(STD対応)
アクスルカラー	FXST, FLST, FXD	¥3,500
アクスルシャフト	ワイドグライド用	近日発売
アクスルシャフト	ミッドグライド用	近日発売
ウインカーステー	FXD	¥3,000(1セット)

EVENT NEWS

'97モデルハーレーダビッドソン展示会開催予定
当店で、下記日程にて'97モデルハーレーダビッドソンの展示会を開催させていただきます。早々に入荷して参ります来年度モデルのH-Dをいち早くご覧下さい。(ただし当店では'97モデル予約受付中ノ)

場所: カスノモーターサイクル
日時: 11月15日(金)/16日(土)/17日(日)3日間
時間: AM10:00~PM7:00

展示予定車両

'97モデル各種/FLSTF FXD XLH1200S XLH883 XLH883Hug.

'96モデル各種/FXSTC FLSTC XLH1200C
カスタム車両/XLH1200 FLSTF FXSTC etc.

■エアラ製品販売代理店募集中

CASUNO

Phone 075-622-0225

Fax 075-602-7137

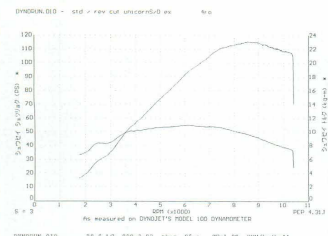
株式会社 カスノモーターサイクル 〒612 京都府京都市伏見区下烏羽円面田町95 営業時間10:00~19:00 火曜 祝・祭日休

●スタッフ募集・職種:営業・メカニック・工作機械オペレーターを若干名。経験者に限る。オートバイ好きでやる気のある方、お問い合わせください。

●カスノモーターサイクルでは、インターネットのホームページを開設しました。どうぞアクセスして下さい。http://www.threeweb.ad.jp/~casuno/

■MAIL ORDER

上記掲載の商品は、すべて通信販売も行っております。TELにて在庫確認のうえ、現金書留にてお申込みください。また、表示の価格には、消費税は含まれていません。なお、商品代金¥20,000未満につきましては、送料¥800をお客様にてご負担ください。商品の仕様・価格等は改良のため予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。ご希望の商品名をカラーを住所、名前、電話、FAX番号を明記のうえ、当社にてFAXでお気軽にお問い合わせください。



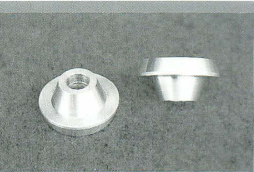
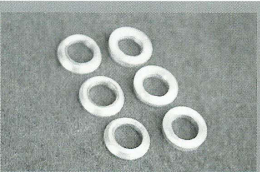
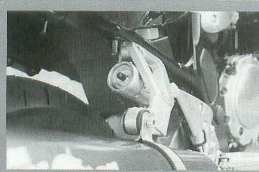
GSF1200スリッオンマフラー新発売 ¥68,000

GSF1200が発売された昨年初から、ありとあらゆる形のフルエグゾーストマフラーが販売され、私達も数種類の商品を実際に購入し、いろんな角度からテストを繰り返してきました。しかし完全に納得のいくマフラーを探し得なかったため、もう一度STDマフラーを見直し、本当に必要な所だけを改善したマフラーを自分たちで造ろうと試行錯誤する過程で、STDエキパイの造りの良さを再認識したのです。STDのエキパイはステンレスの二重管構造で(内管φ31.8mm、外管φ38.1mm)、1-4番、2-3番が連結されており、集合部も2分割(4-2-1)になっているという凝りに凝った造り方をしていました。これを生かしてマフラーを造ればという考えからこのスリッオンマフラーは生まれました。もちろん、サーキットから街中まで、ありとあらゆるテストを行ったうえで完成した当社の自信作です。

材質:ステンレス管 カーボンサイレンサー(φ113mm) バッフル脱着可能(バッフル脱着時97dB/4300rpm) ☆センタースタンドストッパー付属

上記のグラフは、'95年型国内使用のGSF1200に当社のスリッオンマフラーを取り付けた以外は完全フルノーマルの状態で計測したものです。もちろん、キャリブレーションもノータッチです。

後輪出力 115ps/8500rpm STD軸出力97ps/8500rpm
最大トルク 11kg/6000rpm STD軸トルク9.8kg/4000rpm
※後輪出力を軸出力に換算すると約130PSになります。

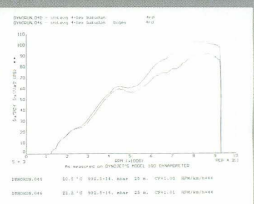
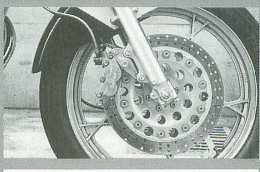
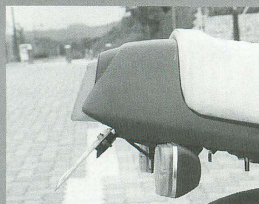


GSFリザーバークタンクステー ¥15,000
リアサスペンションをリザーバークタンク別体式の軸に交換した際、リザーバークタンクをタンデムステップ裏に取り付けられるステーです。

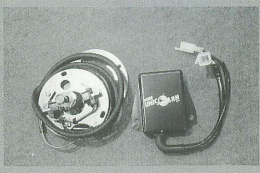
GSFカーボンフロントフェンダー ¥19,000
軽量で強固なカーボンフェンダーです。形状はSTDと同じため完全ボルトオンで取り付け可能です。

GSFステップパネルジッドマウントカラーセット ¥15,000
STDのステップパネルのゴムラバーをこれに取り替えるだけで、操作性のよいジッドステップパネルになります。

GSFハンドルジッドマウントカラーセット ¥19,000
STDのハンドルポストのゴムラバーをこれに取り替えることで、操作性のよいジッドマウントのハンドルになります。左右4ヶセット。



GSX1100S用フレンプレーキキット ¥140,000
STDのフォーク、及びホイールのままブレーキ性能を向上させたい方に最適です。ブレーキローターはコストを抑えつつ、信頼のある純正部品を使用しております。φ320mm ※キャリパーサポート、ローターオフセットのみの販売しております。



GSX1100S用フェンダーレスキット ¥15,000
FRP製、完全ボルトオンで装着可能です。ナンバー灯、リアフレクターに影響がないためそのまま車検もOKです。

国内仕様GSX1100SR用アナログ点火ユニット ¥55,000
国内仕様の1100力はマフラーを変更するとデジタル点火ユニットのため、トルクの谷が出てしまいます。それを補うための点火系フルキットです。

GSX1100・750(Eも可)Type3マフラー発売中

「自分たちの欲しくなるマフラーを造ろう」から始めました。それは取り付けただけでパワーが出て、キャブをいじったらもっとパワーアップして、TMRに交換しても問題なく、バッフルが脱着できて、車検もOKで、オイル交換もそのままできて、コケてもサイレンサーが割れなくて、リペーパーもあってサビないヤツ。そんなマフラーです。

※上記のグラフは、GSX1100SR(国内仕様)にType3&バックダンキットとアナログ点火ユニットを取り付けた状態で後輪出力の計測データです。

- 上段:消音バッフル付(97dB)102ps(軸出力115ps)
- 下段:消音バッフル付(93dB)93ps(軸出力105ps)
- STD(メーカー発表値)軸出力95ps

ステンレスType3マフラー(EX.GK付) ¥110,000
Type3&バックダンキット+K&Nフィルター ¥135,000
Type3&TMR38(マニュアル付) ¥230,000



お支払い最高60回までのクレジットもご利用できます

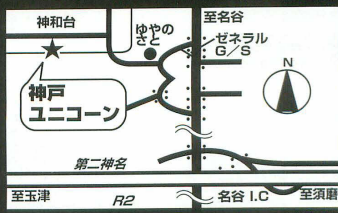
商品についてのお問い合わせ、お申し込みは横浜通販部へお願いします。

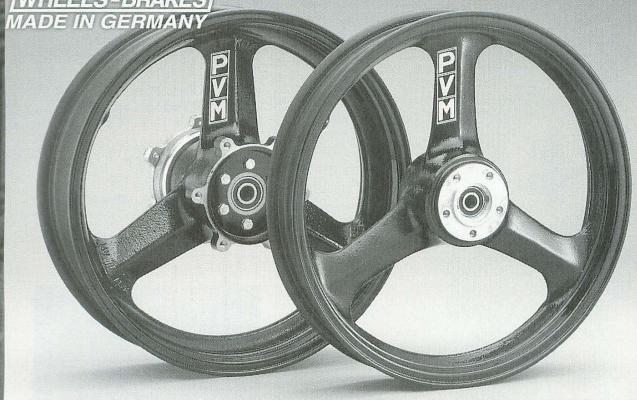
水曜定休 11:00~20:00

045 824-4194 (有)神戸ユニコン 横浜通販部

〒244 神奈川県横浜市戸塚区平戸4-32-15

神戸SHOP/〒655 兵庫県神戸市垂水区神和台1-9-8 TEL.078-795-6673



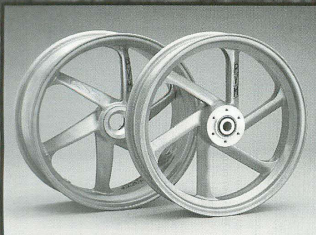


PVM 3スポーク マグネシウムホイール・アルミホイール

マグネシウム	フロント	3.50×17→3.0kg	2.75×18→3.5kg
アルミ	リア	4.00×18→4.0kg	4.50×18→7.0kg

※上記の重量は、ベアリング・ハブ・センターボルトを含めた重量です

- 対応車種：750cc以上の殆どの車種にボルトオン装着できます。詳しくは、お問い合わせ下さい。
- カラー：ホワイト/レッド/ブラック/ゴールド/シルバー
- リムサイズ：ホイール径等も、ご希望に応じドイツ本社にて製作可能



PVM 6スポーク マグネシウムホイール

ニューデザインの新6スポークタイプマグネシウムホイールが新登場。DUCATI 916, RC45, RS250等のセンターロックタイプをはじめ、その他の車種用も順次発売予定です。

- アダプター類や加工等の不要なボルトオンタイプのため、PVMのポテンシャルを一切損なうことなく、サーキット及びストリートいずれのステージでも抜群の信頼性を発揮
- フロントにはスピードセンサーボックス&ベアリング、またリアには製造特許を取ったハブダンパーを装備し、ストリートユースにおいても長時間使用することが可能
- ノーホールディスクローター&スプロケットも使用可能
- 純正ホイールと比較して40〜60%のバネ下重量が軽減されこれによりサスペンション性能がハンドリングが大幅に向上

3スポーク&6スポーク (価格例)	マグネシウム
GPZ900R	F/3.50×17 ¥125,000 R/4.50×18 ¥220,000
	5.50×17 ¥235,000
Z1000R	F/2.75×18 ¥130,000 R/4.00×18 ¥220,000
	4.50×18 ¥225,000
ZEPHYR1100	F/3.00×18 ¥125,000 R/4.50×18 ¥225,000
V-MAX	F/3.00×18 ¥130,000 R/5.00×17 ¥240,000
916/748	F/3.50×17 ¥120,000 R/6.00×17 ¥200,000

※上記金額はマグネシウムホイールの価格です。
アルミホイール(1本)に付き各¥10,000安となります。
※6スポークはマグネシウムのみとなります。
※上記車種はほんの一例です。他車種についてはお問い合わせください。

PVM製品は、ドイツの熟練したマイスターの手により、各車種ボルト・オンで装着できるよう一品一品丹念に製造され、世界で最も厳格とされるTUV(独バイエルン技術検査協会)及び、国内の基準であるJWL(日本軽合金ホイール技術基準)の規格をクリアしています。軽さだけでなく、安さだけでなく、見た目だけでなく、何よりも目に見えない「品質」こそが、厳格な審査をクリアしたPVMの誇りなのです。



PVM 5スポーク 2ピースアルミホイール

2ピースのメリットである修復時の経済性を生かしながら、接合部も含め、一つのアルミブロックから削り出すという贅沢な製造方式により、高剛性を確保。またリム部は4輪で絶大な人気を誇るBBS社と業務提携し、独自の緻密で乱れない鍛造リムを採用。そして表面は美しいポリッシュ加工を施した、まさしく高品質、機能美を追及した新製品です。

【価格】 F/3.50×17 R/5.50×17 ¥398,000
前後セット ハブダンパー付 ボルトオン

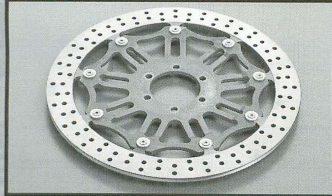


PVM 5スポーク マグネシウムホイール

多数のご要望により6スポークマグネシウムホイールを20セットのみ限定発売致します。ご希望の方は、お早めにご注文。

サイズ：
F/2.50×18
R/4.00×18
ハブダンパー
スピードセンサーBOX付
前後セット
¥330,000

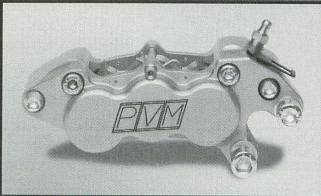
【対応車種】
Z1000
Z1000MK-II
Z1000R
ZEPHYR1100
GSX1100S
CB750F/900F/1100F
※その他車種についてはお問い合わせください。



PVM 鋳鉄フローティングディスク

アウターローターを鍛鉄、インナーローターをマグネシウム合金とするPVMディスクローターは、従来メーカーよりストップパワーを40%以上も高め、マシンのコントロール性能を大幅にアップさせます。勿論、厳格なドイツのTUV規格もクリア。さらにニューモデルより、ボルトタイプのフローティングピンを採用。熱による歪みを抑え、耐久性をさらに向上させています。260φ〜320φまでラインナップしてあります。

【価格例】
300φ ¥84,000 / 310φ ¥87,000 / 320φ ¥89,000



PVM 異形6POTディスクキャリパー

PVM 6POTディスクキャリパーは、本体をアルミ削り出しとし、剛性を大幅に向上させています。さらにニューモデルより、スリット付のピストンを採用。より高い放熱効果を実現しています。鍛鉄フローティングディスクと共に、魔物のストップピンパワーを是非感じて下さい。レーサーはもちろん、ストリート用にもボルトオンキットをご用意しております。これからの主流となり得る6POTブレーキシステムです。

(バッド込) ¥115,000



PVM アルミスイングアーム (目字型)

断面が「目」の字型をしたアルミフレームによる構成で(RC30型と同構造)、ピボット部、及びチェーン引き部分はすべて鍛造し、焼き入れを施しています。従来のスイングアームより数段フレームの剛性が向上し、より優れたコントロールが可能。もちろん、ドイツTUV規格をクリアしています。またスタビライザータイプもご用意しております。

※各車種専用。お問い合わせください。
¥210,000〜¥250,000

BRAIN

DUCATI ONLY



Photos Taken at THE DUCATI DAY '96/6/29
RIDER: Marco Lucchinelli & Akira Toshida

レンサルスプロケット

レンサルスプロケット新発売!

CAGIVA-DUCATIワークスも使用している英国・レンサルス社の超軽量スプロケットがストリート用としてラインナップされました。ブレインはこのレンサルスプロケットのDUCATI用(現行車種)ラインナップに関して、発売元として営業してまいります。ドシドシお問い合わせください。

レンサルスプロケット

現行DUCATI用 37T~43T

¥8,900 (90SSSL, 400SS, M900/400, 651/686)

¥7,900 (916)

※916に関してはスプロケットキャリア(別売¥48,000)と520サイズのチェーンが必要となります。



BRAINブレーキローター リペアーサービス

ブレインレーシングタイプブレーキローターを装着して27km前後を走行してくるとアウトローター(インナーローター)ともに、フローティングピンの接触面がスタッド方向だけでなく周方向にも摩耗しカタがでてきます。そのまま放置すると制動力に重大な悪影響を及ぼし危険です。アウトローターのみ交換だけでは問題は解決しません。交換よりも接触面の研磨仕上げ+オーバーサイズピン仕様のリペアが可能です。DUCATI南門店プレイントラストでは、「プラスム」とタイアップし、従来あまり行われてこなかったブレインローティングローターのリペアーサービスを開始します。これは、フローティングピンとアウトローター(インナーローター)の接触面をオーバーサイズピンに合わせて研磨し、ブレーキパッドの摩耗面を平滑に修正するもの。コストパフォーマンスに優れたリペアサービスです。またリペアーサービスご注文の方で、アウトローターが研磨修正の限界を超えて摩耗していた方には、(株)エフエーティが輸入する「BRAKINGステンレスローター」をキャンペーン中につきサービス価格でご奉仕いたします。

●フルリペア ¥28,000

アウトローター・研磨+メッキ
アウトローター・インナーローター・フローティング
ピンのオーバーサイズ加工
オーバーサイズピン/ウエーブワッシャー/モリブデン



'96モデルドゥカティ価格表

400SS	HALF COWL	¥940,000	900SL		¥1,750,000	916	SENNA	¥2,400,000
	FULL COWL	¥990,000	M400		¥920,000		SP	¥2,690,000
750SS	HALF COWL	¥1,240,000	M900		¥1,540,000	M900 '96モデル 即納		
	FULL COWL	¥1,290,000	748	BIPOST	¥1,950,000			
900SS	HALF COWL	¥1,510,000		SP	¥2,100,000			
	FULL COWL	¥1,570,000	916	BIPOST	¥2,250,000			

●表示価格には、消費税(3%)は含まれておりません。●価格は平成8年6月27日現在のものです。●掲載以外にも様々なパーツをストックしております。お問い合わせください。●表示パーツにはレース用品も含まれておりますので公道走行ができません。詳細はお問い合わせください。●通信販売も行なっております。お電話にて在庫、納期、価格等をご確認の上、現金書留でお申し込み下さい。●ブレインにはレース参加もサポートしております。レース当日には当店メカニックがテクニカルサポート、デントサービスも行ないます。レース用のチューニングガゼットも豊富にご用意してお待ちしております。女性ヘルパーも随時募集しております。興味があれば一度遊びに来て下さい。

スタッフ募集

〈有〉プレイントラストではスタッフを募集しております。赤いバイクに取り憑きかけてみたい、才能、センス、そして体力に自身のあるあなた、履歴書郵送の上、ご来店下さい。担当:渡邊

BRAIN TRUST CO. SHOP/TEL & FAX 03-3707-6730 東京都世田谷区瀬田4-23-15 HEAD OFFICE/FAX.0427-99-5658

内外6台のスペシャルを 見る・乗る

大改造による性能向上、フレームを造ることによって
別のモーターサイクルを生み出すやり方
それらをとり交ぜての6台をイッキに紹介しよう

GSX 1166S Katana



すでにおなじみとなったブライトロジックの新作。さらなる速さを目指す新カタナ

EIGER Ferrari 900



世界にたった1台、あのフェラーリの名を公然と名乗るオートバイがこれだ

HARRIS Ducati 877



前号で紹介したハリス社のフレームに、古きよきベベルを積むプレントラストの力作

TRIUMPH Renegade 750



かつてレースシーンの王者だった3気筒エンジンを持つ、英国製ロードスター

GSX 1258S Katana



フレームの改造に個性が光る。岡山のモトジャンキーによるスーパー・カタナ

BAKKER Yamaha TDM850



ヤマハ並列2気筒を生かす軽い車体。走りのバックカーの面目躍如たる1台である

GSX 1166S KATANA

BRIGHT LOGIC

最新のモンスターに勝ちうるカタナ改

ブライトロジックのカタナは5月号でも紹介したが、今は別のマシンが登場
サーキット走行までを考えた今回の車両は、剛性、出力、ともに前仕様を上回る

ブライトロジックのカタナカスタムは5月号でも試乗しており、非常に高いレベルで仕上げられていたことを鮮明に記憶している。今回のカタナはオーナーの要望により、サーキット走行も意識した、より高い戦闘力を持たせろという意図を持って製作されたものだ。ベースは'90年型のアニバーサリーモデルで、特徴的な魅力あふれる外装はSTDのままに、エンジン、足まわり、そしてフレームに至るまで、ブライトロジック流の大幅なモディファイが加えられている。前後17インチホイールのため車体全体が低くなっており、余計なものは取り外されている。前回のマシンと同じように、見るからに走り予感させ、各部の仕上げも美しい。ハンドルとステップがスペシャルのため、ポジションはSTDよりもスポーティであり、加えて乗り慣れたバイクのように異和感を感じさせないものである。バランスがとてもいいのだ。

エンジンは、ハイパワーを狙ってコスワースのφ75mmピストンを組み込み、排気量を1166.3ccとして、カムはヨシムラST-2を選択。TMR-MJNの40mmキャブレターとオリジナルのエグゾーストシステムによって、吸排気もチューンアップされたエンジンは、STDとは比較にならないほど強力だ。後輪で145psを計測したというが、それが納得できる。前回のカタナと比べると8psアップということだが、絶対的なパワーが大きいために、体感上では大きな差は感じ取りにくい、よりパワフルになっているのは確実である。

扱いやすさの点でも前回のマシンにひけをとらないし、下のトルクもたっぷりある。一般的にST-2カムを入れると下が犠牲になるといわれているが、そうしたことはいかならない。3000~4000rpmでも何んも自由に走れるし、1、2速で、アクセルをラフに大きく開けるとフロントが浮き上がり、3速でもリフトしように

なる。吹け上がりも全体的に軽くなっている。最もパワフルに感じるのは7000rpmから上で、そこからレッドゾーンに至るまでの力には恵みすら感じる。

今回のエンジンも出来がいい。が、唯一気になったのは6000rpm前後でハンドルにビリビリとした振動が大きくでることだ。これは主にエンジンマウントの前側2カ所を、剛性を確保するためにリジッドマウント(STDもリジッドだが、前回のマシンはラバーマウントに変更していた)としているからで、これは走り手もオーナーも承知のうえ。振動より145psのハイパ



ワーに対応する車体剛性をとったということだ。

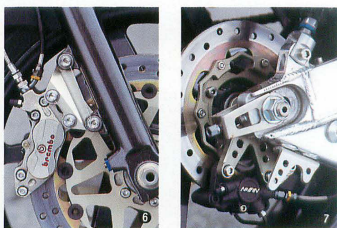
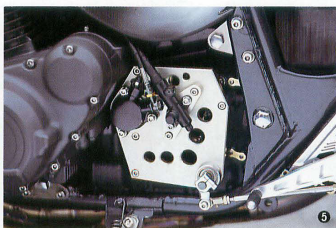
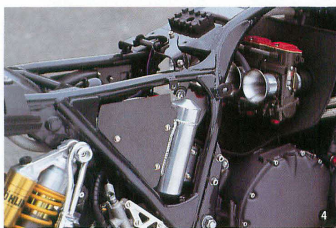
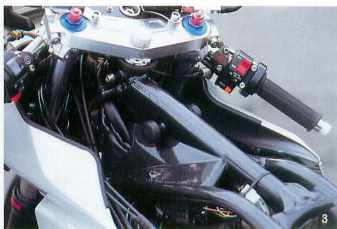
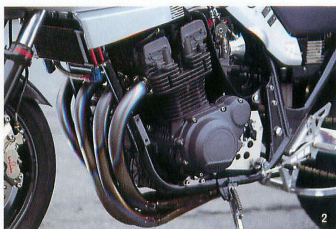
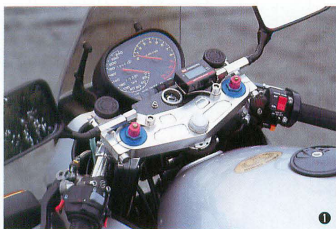
φ43mmアドバンテージ・ショーワのフロントフォーク、オーリンズのリアショック、前後17インチのマルケジーニホイールなどで構成される足まわりは基本的には悪くない。ハンドリングは軽快で素直、ハイスピードでのフルバンク時の安定感も高く、17インチをよくもにしている。だが前後ショックのセッティングはまだ完全ではないということで、試乗開始直後は運動性がそれほど高いとは思えなかった。バネレート、特にリアのそれが弱いようだったので(オーリンズのリアショックは前回と同じ仕様だが、レイダウン角がよ

り大きくくなっているため、バネレートの高いスプリングも準備しているとのことだ)、プリロードを大きくかけるとともに伸び側のダンピングを弱くするなど、何度かリセッティングした結果、ほぼ納得できるレベルになり、十二分な速さをみせてくれた。だが、出力が前回の車両より向上していることと合わせて考えると、バネレートはもう少し上げるべきかもしれない。

28カ所に補強が入られたフレームは、その成果を感じさせてくれる。フルパワーをかけても車体がよれることはない。GSX-R750のスイングアームもいい仕事をしている。また、やはり車重が軽いというのが大きい。完全装備・ガソリンなしでの車重は210kg。これは前回のマシンとほぼ同じで、常に軽快感がある。これらはSTDと大きく異なるところだ。

ブレンボのディスクとキヤリバーをセットしたフロントブレーキは、制動力、コントロール性、ともにまったく不満はない。これはリアについても同様だ。欲をいうならば、フロントはもう少し小さい入力でシャープな利きを示すのが私の好みではあるが…。クラッチは油圧式に変更されており、前回のパワーアシストを使ったワイア式に比べるとずっとタッチがいい。

相対的な評価を正直に言うなら、前回のマシンのほうが実用性を含めてのトータルバランスは少し高い。だが、それは前回の車両の完成度が非常に高かったからだし、振動の低減よりも高剛性をとるなど、限界を高めようとした今回の製作意図も頭に入れておくべきだ。このマシン1台を評価するなら、エンジン、車体ともに大幅に性能アップした、速く走るための素晴らしいカスタムカタナである。実際、とても速く、そして楽しく走ることができた。前回の試乗記に最新のリッターバイクと充分勝負ができてと言いたが、このマシンにも同じことがいえる。(野口真一)



①トップブリッジはオフセット35mmの'89年型GSX-R1100用ヨムラ製で、アンダープレートは同車用STD。メーターはカーボンとアルミプレート(裏側)を介してマウント。バックミラーはGSX-R1100で、ハンドルの回り止めとなるボルトに留めたステーにナットを溶接して装着。フロントブレーキマスターシリンダーはブレンボのφ19mmレーシング。クラッチのマスターシリンダーはこれを逆さまにして使用する。各リザーバタンクは、トップブリッジランプボルトをSTDより長いものとして反対側に出し、ランプボルト用の10mm、タンク用の6mmの、ビスを切り切られた削り出しのナットで締め、そこに固定している。ステムトップボルトの樹脂製のキャップは単品製作。

②145ps(後輪)を発揮する1166.3ccのエンジンは、コスワースφ75mmピストン、ヨシムラST-2カムシャフトを採用する。バルブの軽量化加工、各部のバリ取り、燃焼室の全気筒容積合わせ(0.2cc以内)、ピストンの重量合わせなどは、この車種に限らず、ブライトロジックでエンジンチューニングを行うすべての車種に行われる作業だ。キャブレターはヨシムラミクニTMR-MJNφ40mm EX。システムはオリジナルのチンエキパイ・カーボンサイレンサー。エンジンマウントブレー

キはSTDのスチール(4.8mm)からステンレス(6mm)に変更。

③前回のカタナのようにパワーアシストクラッチのユニットを持たないため、ステアリングヘッドまわりの補強は、プレート面積を拡大したより堅固なものとして行っている。ハーネスを通す穴にはフチゴムがきれいに取り付けられており、外皮に傷がつかない配慮がなされている。

④STDのリアブレーキマスターシリンダーをカットして、エンジンハンガーからステーを出し、オイルキャッチタンクを設置する。

⑤オリジナルのアルミ製ドライブスプロケットカバーには、ホンダ車用を使う速度計の取り出し用ユニットと、FZR1000用の油圧クラッチピストンを取り付けられている。ピボットプレート下減のそれも合わせて補強は全28カ所。フレーム、外装の塗装はアイダークグラフィット。

⑥オイルは前後ともTZ250用マルチグレード。サイズF: 3.50×17, R: 5.50×17。17インチを採用したのは、サーキット走行などの際に、スリックおよび強靱なハイグリップタイヤを選択できるからだ。フレームの補強も、これらのクリップに耐えうるレベルとされている。フロントフォークにアドバンテージ・ショーワのフルアジャスタブルタイプを採用したのも用途を考えてのことだ。フロントブレーキはブ

レンボ鉄鉄φ320mmディスクと同剛り出し異径4ピストンキャリパーの組み合わせ。ヨシムラスピードローのブレーキホースは最近のスズキ車のようにマスターシリンダーから右キャリパーへ、そこから左へとつながる。ブレンボのマスターシリンダー(ホースが下から出ており、ハンドルのSTDより低くなっている)もあって、バンジョーボルトが2本並んでいるとカウルに接触してしまうためだ。

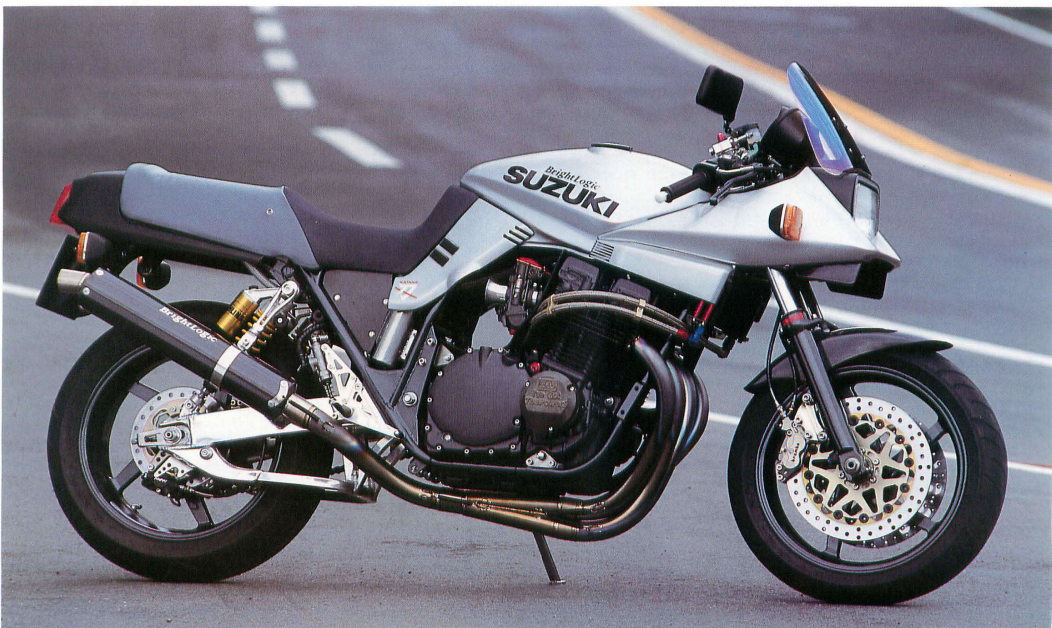
⑦リアブレーキはTZ用のニッセン2ピストンキャリパー・ブレンボφ220mm鉄鉄ディスク、スイングアームは'90年型GSX-R750用を強化したもので、後端下部スレーミングスタンドの受けを備える。(中村)

■オーナー 石田真平

■協力: ブライトロジック Tel. 0462-46-4488

■本誌実測データ(最低単位: 各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリン満	108.5	101.5	210.0
完全装備・ガソリン満	117.5	107.5	225.0
キャスト(度)/軸距(cm)	25.0/150.5		



Photos: Teruyuki Hirano and Takashi Aoki

HARRIS DUCATI 877

BRAIN TRUST



英国製フレームを得たベベルユニット

750SSやNCRレーサーのフォルムを目指すことが多いベベルのカスタムだが、ハリスフレームのこのマシンは、それらとは方向の異なる乗り味を持っている

11月号のGSX-R1100ユニットを使用したマシン4に続いて、今度もハリスフレームのマシンに試乗する機会に恵まれた。今回登場するのはドゥカティ各車のカスタムで知られるブレイントラストが製作したマシンだ。搭載されるパワーユニットは、最新のコグドベルトを使う水冷DOHC4バルブエンジンではなく、'84年型のベベルユニット。いうまでもなくフレームは、このエンジンに合わせたハリス製。

1970年代、世界中にカフェ・レーサーブームを巻き起こしたハリスをはじめとするイギリスのスペシャルビルダー。彼らはユーザーの要望に合わせて、日本製を中心にどんなパワーユニットでも搭載可能で、オリジナルより軽量かつコンパクト、そしてハンドリングに優れたスポーティなフレームを造り上げることが得意としていた。その小回りの利く技術力は、当時よりも、ハンドリングを含めた総合性能が格段に進歩を遂げた現代でさえ、大量生産されるモデルには飽き足らないユーザーに愛され続けている。

今回試乗したマシンも、そんなスペシャルマシンが欲しいオーナーの要望に基づいて組み上げられた1台だ。いまだに多くのマニアを引きつけるベベルシャフトのエンジンは、'84年型の900MHRをベースに、アッソのシリンダー/ピストンキットを使用して排気量を876.5ccに上げ、各部のバランス取りやポリッシュ、カムシャフト加工など、レース用エンジンに近いハイレベルなチューニングが行われている。

かなり尻上がり（つまりシート高は高い）現代的なディメンションを与えられたハリス・ドゥカティは、とてもコンパクトに見えるからに軽そうだ。本誌の実測でも、完全装備・ガソリンなしで188.5kg、ホイールベアは1460mmと、900MHRの202kg公表（乾燥重量。オイルやバッテリーなどが入った状態であれば、あと5

kg以上重いはずだ）、1500mmのカタログデータよりずっと軽く、小さい。パワー的なデータはないが、相当走りそうだしということは容易に想像できる。

レーシングチューンに近いとはいえず、きちんと調教されたベベルツインはセルで簡単に目覚めた。カム駆動のためのベベルギアがかみ合う独特のメカニカルノイズがやや大きいが、スロットルの開閉に対するレスポンスはベベルとは思えないほど鋭く、バンタレーサーでおなじみのベベルリキタイプ2into1エグゼーストからは、乾いた歯切れのよいサウンドが弾ける。



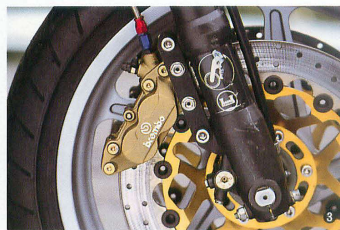
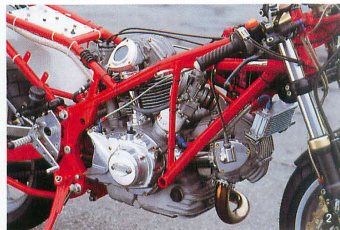
シートは高く、身長175cmの私でも両足のカタコトが浮くほどだが、幅の狭いツインユニットの利点を生かして、ニーグリップするあたりはぐっとスリム。ハンドルバーも比較的前端で、ライディングポジションそのものはなかなかない。オリジナルの900MHRに比べればはるかにコンパクトで、最新型の916に近い。ステップ位置をもう少し（30〜40mmほど）前寄りで低くすれば、さらにマシンとの一体感は増すはずだ。

また組み上がったばかりということで、今回のテストでは回転を抑えて走ったが、このハリス・ドゥカティはその楽しさを充分に味わわせてくれた。エンジン

のレスポンスは、比べてしまえば最新の水冷4バルブユニット、例えば916ほどの鋭さというか軽さはない。しかし、3000rpmあたりから充分なトルクを伴って、息の長い伸びをみせるベベル独特のフィーリングを持つツインは、オリジナルより20kgほど軽い車体をぐんぐん加速させていく。この加速感は、ライダーを決して怖がらせないと同時に、とても気持ちよくさせてくれる。ケーブルの取り回しのために、スロットルが外に重いのには困るが、まるで軽い回転感など、味という点では最新のユニットを上回るかもしれない。ベベルファンが多いというのも納得できる。

ハンドリングやブレーキは完全に現代のレベルにある。走り始めた当初はギャップで跳ねる傾向が強く当惑したが、オリシンのリアショックを伸圧ともに減衰力を弱める方向でアジャストしていくことで、素晴らしい軽快なものとなっていった。倒し込みは軽いながらもしっかりとした手応えがあり、それでいてフラつくこともなく速度に合わせたリーニング角度まで自信を持って寝かせていくことができる。フルバンク時の安定性にも優れていて、予想以上に早いスロットルオープンが可能だ。916では、とするとサスペンションのセッティングが必要になったり、スロットル操作にシビアなコントロールが要求されるが、このハリス・ドゥカティは軽快さと穏やかさがちょうどいいバランスの中にあり、とても扱いやすい。オーナーがあえて最新型ではなく、ベベルシャフトのパワーユニットを選んだ理由がよく理解できる。

現代的な構成を持つフレームと最新のサスペンションやブレーキ、これにやや古いが味のあるパワーユニットを組み合わせたという、このハリス・ドゥカティのような手法は、今後のカスタムシーンに新たな一石を投じることになるかもしれない。（山田 純）



①正式車名は、ハリス・TT-F1 スポーツモイラという、赤く塗られたクロモリパイプのフレームは、エンジンのベースである900MHRのものより現代的な、ステアリングヘッドからスイングアームピボットまで一直線にパイプが伸びるという構成だ。91年3月号で、750cc、400F3のパワーユニットを使ったハリスのマシンを紹介しているが、前者はアルミツインバー、後者はレーシングパンタとはほぼ同じ構成を持つステールパイプフレームであり、今回紹介する車両とはまったく別物。伸圧減衰力調整が可能なφ42mm正立フロントフォークとミツ又はフォルセラタイア。リアショックはオーリンズに特注したフルアジャスタブルだ。白い文字盤を持つウェリア製のメーターは、左が270km/hフルスケールの速度計、右が9000rpmからレッドゾーンが始まる回転計。ハンドルはスポンダーのアルミ製。左右のスイッチは現行900SSのものを使う。スロットルホルダーは2本1きのTZ用。

②ペダルギアによってカムシャフトを駆動するSOHC2バルブのデスモエンジンには、0.6mmオーバーのアッショフ製ハイコンピストンと、同ニカシルメッキシリンダーを組み込んで、排気量を900MHRのSTDである864.4cc (86×74.4mm) から876.5ccへと12.1cc拡大。コンロッド

とクランクにはバランサー取りに加えてポリッシュ加工、後者はバルブにも施される。ポートにもポリッシュ加工を行うと同時に、インテーク側は径を拡大。エキゾースト側も形状を変更している。カムシャフトはSTDよりややハイリフトな製品に変更し、バルブはINのみ1mm拡大となるミレ用で、IN：φ44mm、EX：φ35mm。作動方式を油圧としたクラッチは、アクターへのジグリングとインナードラムに軽量加工とバランス取りが行われており、操作は非常に軽く入る。またエンジン内部のベアリングはすべて新品に交換されている。キャブレターはマロッシのφ41mm、2into1エグゼーストシステムはステンレス製のベリリッキタイア。イグニッションコイルはM9000の純正品を使用する。

③伸び剛減衰力のアジャスターを下端に備えるアウターチューブ前に、スピードメーターケーブルが見える。フロントブレーキはブレンボ4ピストンキャリパーと同φ320mm前後のフローティングディスクを組み合わせる。ホイールは前後ともデタマグネツで、サイズは、F：3.25×17、R：4.25×17、タイヤは前後ともミシュランで、TX11と同23を選択。サイズは、F：120/70ZR17、R：160/60ZR17。

④アルミ製のガソリンタンクは容量約13ℓ (実測)。これに加えて、デ

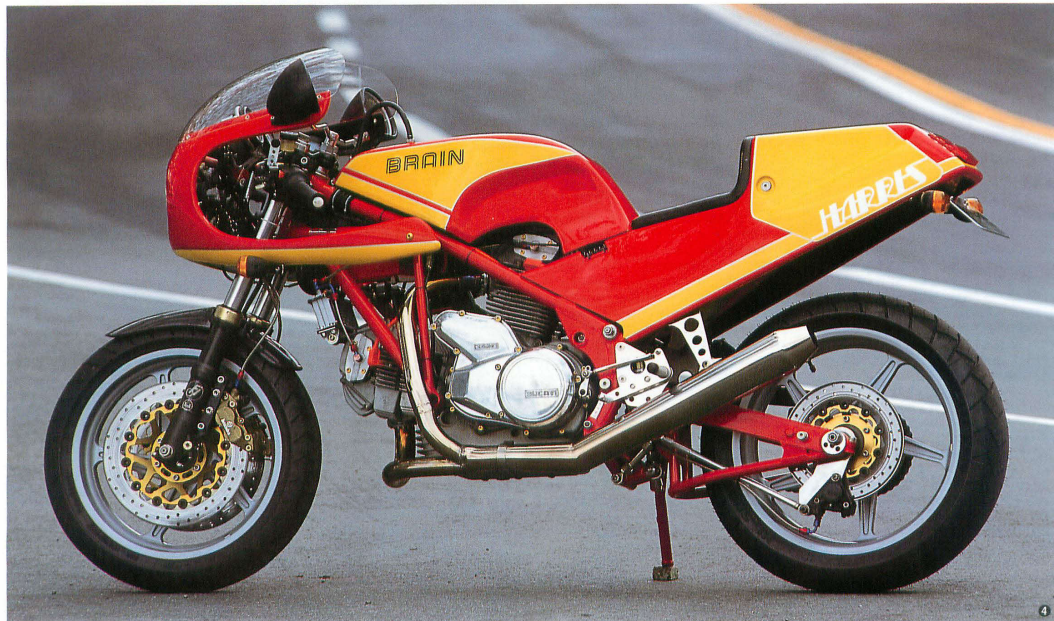
ュアルヘッドランプを備えるハーフカウル、シート/シリングシートカウル、左右のステップは、すべてハリスのキットに含まれる。エキセントリックアジャスターを後端に備えるスイングアームも同じくハリスの製品だ。リアブレーキはブレンボ2ピストンキャリパーとφ260mm鋼鉄のフローティングディスクを組み合わせる。この角度から見ると、オイルクーラーで冷却された後のオイルが、ダイレクトにシリンダーヘッドに送られているのがよくわかる。188.5kg (実測、完全装備ガソリンなし) という車重は、900MHRだけでなく、現行900SSの187kg (同条件) と比べても決して遜色のない数値だ。(中村)

■オーナー/藤田浩美

■協力/ブレイントラスト Tel. 03-3707-6730

■本誌実測データ (最低単位：各0.5)

車両重量 (kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	94.5	94.0	188.5
完全装備・ガソリン満タン	102.0	99.5	201.5
キャスト(度)／軸距 (cm)	23.0／146.0		



Photos: Teruyuki Hirano

GSX 1262S KATANA

MOTO JUNKIE



独自の法論によるスペシャルカタナ

STDのシングアームピボットを廃し、アルミ削り出しプレートと交換するなど
本誌登場2度目のモトジャンキーの作品には、新しい発想が感じられる

岡山のSBS RIは、スズキの販売店であると同時に、モトジャンキーの名でもうひとつの活動を行っている。USヨシムラ、ワイセコ、メガサイクル、キヤリロなどの各種パーツを、アメリカから直輸入販売するこのショップは、GPZ900R、ZZ-R1100、GSX-R1100などの国産並列4気筒カスタムを得意としている。「パーツは安価で早く（アメリカからの輸入部品は、早ければ2週間、遅くても1カ月以内で到着するという）提供したいし、不具合がある部分に関しては必要な加工を施すよりも、一から造ってしま

うという発想なんです」と言う代表の赤井さんとメカニックの魚見さんが送り出したカタナには、これまでのカタナカスタムとは違う視点が見受けられる。

リアのワイドホイール化に際し、チェーンラインを避けるために、フレームを削ったリ、へこませたくないという発想から生まれた、アルミ削り出しのシングアームピボットプレートもそのひとつで、これは剛性の向上にも寄与しているという。今回は紹介のみだが、145psを発揮するというエンジンなども、その走りを味わってみたい一台だ。（中村）

■「大都市にあるショップでは、どうしても忙しさが多少の妥協が発生したり、また発想に新しさがなくなってしまうことがあると思うんです。地方だとゆっくり考えて、じっくり造れるんです。今、地方はバウがあまりありません」と言う赤井さんの言葉通り、車体のパーツ選択には独断性が見てとれる。

●前後ホイールはカタナのカスタムでは珍しいダイヤモンドのボロ（中空）タイプ。GSF1200用のサイズ変更を行った特注品で、サイズは、F:3.50×17、R:6.00×17。タイヤはミシュランTX15/25で、F:120/70ZR17、R:180/55ZR17。フロントフォークはバンディット400用のφ41mmで、スプリングをオーリスにするなど、セッティングを変更している。リアショックはオーリスのフルアジャスタブルタイプで、エンド部に20mmの延長キットを使う。ブレーキ部品は、前後のマスターシリンダー、キャリパーともにAPの製品。フロントはオリジナルのブラケットを介したCP3769と'92年型GSX-R7500のφ310mmディスク。リアはオリジナルのキットでフローティングされたCP3696と'88年型GSX-R1100を組み合わせる。前後ブレーキホスはアールズで、フィッティングはジェットリスター。シングアームプレートは'85年型GSX-R7500用補強を入れたものだ。

●約20mm厚のアルミ材から削り出されたシングアームピボットプレート表面には内抜きが施される。STDのスチール製のピボットをこれに交換することでチェーンラインを約16mm移動でき、最で180

mm幅のタイヤを履くことが可能になる。構造的には、GPZ900R、ゼファー1100などと同じであるし、ピボット部の強度を高めるといってでは現代のバイクと同じ手段であり、剛性に寄与しているというのうなずける。ステップはUSヨシムラのCB1000SF用。●エンジンは、コワークスのφ78mmピストンによって、STDの1074、9ccから1261、5ccへと排気量を拡大。カムシャフトはヨシムラST-2で、バルブスプリングもヨシムラ製としている。φ39mmのFCRキャブレターにはブラックアルミライトを施したオリジナルのネット付きアルミファンネルを装着。チタンエキパイカーボンレンジャーのエキゾーストシステムはビット-R&Dに特注したもの、同社シャーシデザイナーは145ps/9000rpm（後輪）を記録している。

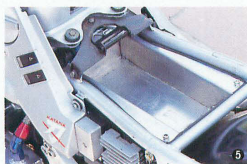
●カタナにステアリングダンパーを装着しようとするとかウルミに穴を開ける必要が生じる。そこで考えだされたのがこの手法。ドゥカティ916や3月号で紹介したスペンサーのCB-Fのように、リンクを介して作動を前後方向から左右方向へと変えている。

●巨大なエアボックスがなくなったことで空いたスペースに、アルミ板で収納スペースを製作。ストリートでの実用性を意識した姿勢がうかがえる。

●ピボットプレート以外にも、ステアリングヘッドまわり、タンクレールのアール部下側、リアショック上取り付け付近などに補強が入る。

●オーナー/竹原 昇

●協力：モトジャンキー Tel. 086-244-1373



Photos: Tomonari Kayahara

EIGER
Ferrari
900

英国で造られた フェラーリを名乗る 1台かぎりの2輪車

一見MVアグスタのマーニススペシャルを
さらに改造したかに思えるこのオートバイは
実際には、ほとんどゼロから創作された
製作者の夢は、MVを打ち負かすことである

Report and Photos: Roland Brown
Translation: Kyoichi Nakamura



フェアリングにはフェラーリの名が記され、タンクにも有名なブランシグホースが付いている。真紅のボディにはエキゾチックなイタリアのスーパーカーの雰囲気が漂っている。しかし、自動車との関連はここまでに。このユニークなバイクは、マラネロのフェラーリ工場製ではなく、MVアグスタのレプリカ製作を仕事にしている英国のエンジニア、デヴィッド・ケイが、エンソ・フェラーリへの称賛を込めて造ったものである。製作期間は1年、3千時間以上と2万2千ポンド（約390万円）がそのために費やされた。

ケイは、彼の空冷900ccマシンにモータリングの世界で最も魅惑的な名前を使う認可状を、フェラーリから得ているという。このバイクは、イタリアのファクトリーなら、クラシック時代のルマン24時間レースのためにこういうマシンを造っただろうというコンセプトに基づいている。そのレイアウトの多くはMVがベースだが、4気筒エンジンはほぼ完全にオリジナルだ。ケイ自身が設計と製作を行い、息子のマークと数人の職人がそれに手を貸している。

2バルブエンジンは特別に鍛造したマグネシウムのクランクケースを使っており、このケースはMVのそれよりも少し狭い。カムシャフトの駆動はアグスタ風にギアトレインだが、圧入組み立て式のクランクシャフトや5段ギアボックスなど、エンジンのはほとんどはケイが独自に造ったものである。一体式のシリンダーはアルミの削り出しで、シリンダーヘッドはフェラーリの部品をリサイクルして組み上げている。

4into1のエンジンシステムはケイの手造りで、MVとは違い、車体の内側に向かってカーブを描く。エ

ンジンは71.2×56mmの891.9ccで、10.0:1の圧縮比と電子式のイグニッションを持ち、ケイのダイナモで105hp/9000rpmを発揮したこのことだ。レイノルズの531チューブで造られたフレームもケイの設計で、ボトムセクションを持たないことがMV自身のものと違っている。スチール製のスイングアームは、ピボットとリアアクスルの両方に偏心式のチェーンアジャスターを備えており、車高調整と、139cmから144cmの間でホールベースを変えることを可能にしている。

サイクルパーツは比較的新ダンで、フォールセリタリアの倒立フォーク、WPのツインショック、ツインデイスとハリソンの6ポットキャリパー、メツツラを履いた17インチのアストライイトなどが目につく。

ボディワークは、地元のテリー・ホールというスペシャリストが手造りで造ったアルミ製で、テストロッサ風のベンチレーションがいたサイドパネルが特徴的だ。173kgという乾燥重量は、普通のMVより50kg以上も軽く、また車体全体もかなり低い。削り出しのトップヨークにボルトオンされているメモリー付きデジタル計器のコンソールは、新旧テクノロジーのミックスを表しているようだ。ヨークの複雑な仕上げは、ステップやステアリングダンパーなどのパーツと同様、ディテールに関する情熱を物語っている。

デヴィッド・ケイが、持っているものすべてをこのバイクの製作に注ぎ込んだのには、それなりの理由がある。彼は、ジャコモ・アゴスチーニが1967年のセニアTTでホンダのマーク・ヘイルウッドと戦ったときに記録した108.38mph（174.42km/h）よりも速くマン島のTTサーキットを走れる3気筒のアグスタレーサーを造ることを夢見ているのだ。このときのセニアTTでは、アゴスチーニがレースをリードしたときにMVのチェーンが切れて、ヘイルウッドが彼にとって最良のTT勝利のひとつを記録した。アゴは1968年から'72年の間に5回セニアTTで優勝したが、1967年のレース以上にマン島を速く走ったMVは1台もない。「このバイクは私たちが技術的熟練を示すために造ったのだ。こういうプロジェクトができることを証明するためにね。これを見て、だれかがこう言うってくれるのを待っている。『たしかにそんな。そろそろ、もっと大きなことをしてもいいことだろう』とね」

ケイには、昨年のクラシックバイクショーで発表したこのバイクを売るつもりがない。ショーでは、何人かの人々から買い取りの申し出も受けたのだが……。「これは売らない。費用がかりすぎたし、過去4年

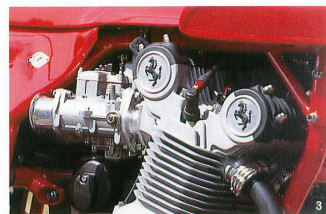
間というもの、私の人生の時間を多く取りすぎた」

また、フェラーリのバッジをつけたほかのマシンを造って売るつもりも彼にはない。

「フェラーリに手紙を書いたとき、フェラーリの名前を使ってもいいが、これ1台きりだと言われた。フェラーリは社名をかけて名前を守っているのだから、それに盾をつくつもりはない。しかし、この地球にはポケットにいくらかの現金を詰め込んだ者がいて、マン島で優勝して、MVの最速ラップを破りたいと思っているにちがいない。私が思っているようにね。私はそういう人を見つけない。このバイクが、そのために役立ってくれるといいのだが」（ローランド・ブラウン）

- ①ダブルクレードルに見えるが、オイルパン左右にフレームパイプはない。無論チェーン駆動だ。スクーデリア・フェラーリを意味する「SF」の文字が入ったエンブレムがタンクの凹みに埋め込まれる。
- ②デヴィッド・ケイ。彼の夢は、3気筒アグスタレーサーの製作だ。
- ③キャブレターはツインチョーク（40mm室ひとつにメインボア2個が組み合わされる）のデロルト42mm 2基。ヘッドはDOHCの2バルブで、バルブ挟み角は大きく、駆動はカムの直押しである。
- ④テールランプも2連式。リアキャリパーはフローティングされる。

■David Kay (Eiger Engineering) Phone/Fax: 1543 377 871 (英国の国番号は44)



TRIUMPH Renegade 750

車名は確かにトライアンフだし
エンジンも3気筒だ。だが
L.P.ウィリアムス社製のこれは
ヒンクレイ工場産の
モジュラーシステムとは異なる
'75年製トライデントの心臓を
持ったスペシャルなのだ

Road Impression : Roland Brown
Translation : Kyoichi Nakamura
Photos : Oil Tennent

四半世紀前の最強OHV3気筒を甦らせる

かつてレース部門を率いた男の事業

復活したトライアンフブランドの下には、いまや12機種ものラインアップがあり、そのうちの10機種が3気筒モデルだ。そして間もなく、ケルンでデビューした新型3気筒スーパースポーツが市販されようとしている。英国のミッドランズ地方、ヒンクレイにあるトライアンフの近代的な工場は、世界中の需要に全力で応えようとしているが、そこからほど近いところでは、パフォーマンスとスピリットの点では隔りがあるかもしれないが、やはりタンクにトライアンフと記されたもうひとつの3気筒バイクが置かれている。

それは、新鮮なスタイリングと深みのある塗装、それにトライアンフの3気筒エンジンを備えてレネゲードと呼ばれ、ヒンクレイの工場が造るモジュラーデザインのパイクとは、とても異なっている。

この新顔は、'70年代の英国のスーパーバイクだったトライデント750をそのベースにしている。古いトライアンフ、とりわけ昔のOHV3気筒エンジンで有名なL.P.ウィリアムスという会社が造ったものだ。

創業者のレス・ウィリアムスは、かつてトライアンフのレースチームの監督を務めた。そして、'72年にトライアンフがレース参加をやめたとき、'70年のポルドル24時間では派手なオイル漏れを起こし、「スリッパリー・サム」というニックネームで一躍有名になったワークスレーサーを買収してほしい（スリッパリーには、つるつる滑るという意味のほか、当てにならない、不安定なという解釈もある）。

当時、ウィリアムスの指導の下で、ワークストライデントたちは1971年から'75年までマン島のプロダクションTTを5年連続で優勝した。その後、ウィリアムスはレースでの経験を元にして、ロードスターのスリッパリー・サム・レプリカを造ったのである。

それからウィリアムスは、トライデントベースのロードスターで、初期のラグベルグ・イオタに似たネイキッドのレジェンド（伝説の意）を造り、さらに2気筒のボンネビルエンジンを使ったバカニア（海賊）を

後に登場させ、成功を収めている。

バカニアは、トレバー・グリードルという人物の発案で、デザインの一部を彼が行っている。長年、L.P.ウィリアムスの顧客だったグリードルは、数年前にレス・ウィリアムスの引退に伴ってこの会社の営業を引き継いだ。レネゲードは、グリードルが社長になって以降、初めてのプロジェクトなのである。

この作品は、オールドファッションな外観のスペシャルを造りたいという、新しいボスの欲求から生まれたバイクだ。彼に言わせれば、「とことなく'60年代風で、ほかとは少し違ったレトロな味つけ」ということであり、スポークホイールやドラムブレーキなどをはじめとする多くの特徴が、このバイクをモダンなルッ

クスのレジェンドと違ったものになっている。

そして、このバイクの誕生にはもうひとつの要素がある。それは、機械的にはまだ使えるものの、外観が見古しくなっているトライデントがたくさんあるということだ。これらが、かつての臓器提供バイクになるのである。特にアメリカにはまだ台数がたくさんあり、最近では多くがヨーロッパに逆輸入されている。

かつてのトライデントは最速だった

現代のトライアンフと同じように、このバイクのシートは高い位置にセットされている。フラットなハンドルバーとバックステップがこれと相まって、ライディングポジションはスポーティであり、オリジナルの



トライデントのリラックスしたそれとは対照的だ。

リビルトされて58bhp/7250rpmを発揮するエンジンに付く3個のアマルキャブにチョークはなく、コールドスタートではティクラーを押し、オーバーフローさせてからスターターボタンを押さねばならない。いったんエンジンが目覚めると、ヒンクレーの水冷3気筒とは比較にならない、メカニカルノイズと音楽的なエグゾーストノートの豊かなブレードが生まれる。

走りたすと、クラッチフィーリングは少々ラフだが、古いトライアンフの120度3気筒が驚くほどスムーズだとわかる。状態のいいトライデントのエンジンは、本当は決して魅力的なものなのだ。何年か前にメリデンで造られていたとき、多くの製品がその水準に達していなかったのが悔やまれる。ラチェンジの5速ギアボックスも、うれしくなるほど軽いタッチで正確だ。

エンジンはまだ慣らしが完全に終わっていなかったのだ。回転数を低めに抑え込んで必死に調整していた。だから、パフォーマンスの大幅な向上は必須の領域であった。しかし、浮き浮きするような素早いパワーの炸裂は、トライアンフ独特のなぐさで柔らかなグリッピンをわずかな微振動を感じさせるだけでなく、バイクを勢いよく跳躍させる。突然、20年前には、カワサキZを除けば、トライデントが路上で最速だったことを思い出した。エンジンの回転をフルに使って走れば、いいトライデントは今日でさえも十分に速く感じられる。

伝統的にピーキーな3気筒のパワーは、慣らしのりミットである5000rpmあたりで本当に現れ始める。各ギアで全開加速するなら、最高速は約200km/hに達するだろう（あるいはエンジンが焼き付くかもしれないが）。だがそれまでには、大半のライダーが吹きさらしのライディングポジションによって満足するはずだ。

レネゲードのシャシーは、このパフォーマンスを受け止めるのに極めて効果的だが、フレームとサスペンションの古さは当然のように感じられる。前後のサスペンションは硬くそれほど洗練されてない。乗り心地も板に乗っているようで、大きなバンプでは揺さぶられる。重々しいステアリングは、19インチのフロントホイールと、古風なジオメトリのせいだろう。

しかし安定感是非常に高く、その一方で、わずかに手前に引かれたハンドル部に確実なブレッシャーを与えたとすれば、かなり楽に振り回すことができるはずだ。前後タイヤは現代の基準では細いが、ドライな路面では、センタースタンドがわずかにコーナリングアングルで接地して失望するものの、豊富なグリップ力を発揮する。大きなグリムメスは、シユーカー新しいのでブレーキングではフロントがジャダーを起こすが、高速からのブレーキングパワーは強力だ。

レネゲードは、ライダーを楽しませ続ける豊かな魅力と十分な性能を持つ、楽しめるバイクだ。レス・バリアムスは完成車しか販売しなかったが、トリアン・グリッドは、レネゲードを造りたいというトライデントオーナーにバラで部品を供給している。また、部品のすべてを買う必要もない。例えば、トライアンフオリジナルのホイールやブレーキをそのまま使えば、コストをかなり切り詰めることができるだろう。

このバイクのようなトライデントベースのスペシャルは、ある点からみればそれほど意味がないかもしれない。結局のところ、同じ金額でもっとパフォーマンスの高いモダンバイクを買うことができるのだし、オリジナルの部品で古いトライデントをレストアすれば、もっと金銭的に価値のあるバイクを造れるのだ。

しかしもちろん、そんな議論はこのバイクに関係がない。レネゲードは、それ自身がユニークなスペシャルであり、どこか違っている何かを好む昔のトライアングルのエンスージアストには、この新日のブレードこそが、ルックスと実用性を兼ね備えたモーターサイクルというものなのだ。

(ロランド・ブラウン)



7 プレーヤーは、ドライブT1600のシングルセグミッドレンジのスピーカーを再接続して使用する。ドライブプレイヤーはリジナルのカラーリングに代えて、ブラックのラッピング可能なベロペーシ製を備へ（ヘイゴジック）については、'96年11月発売。オリジナルのT160と類似し19インチのフロントホイールは、スイス製のクロムとE型鋼材に19インチのスポークを使い、エンジンローラーAM20(110)、スポンAM21(110/50X8)を組み合わせた。リアプレイヤーは、ドライブプレイヤーはT160に初めて採用された25mm(20mm)のシングルセグミッドレンジのスピーカーで、グリアカブリと203mmのドラムブレーキにされている。かつてのBSAスターを身に着けた、L.P.ウィリアムズの社長である、スター、グールドの兄弟のデザインだ。もともとスポークのみに用いられたスター製のファンデーターは、23インチと着色にされている。ホイールベースは1470mmで、重量は約220kgと2台に公表されている。

●一度分解して、組み立て直した740、470mmストローク：67×70mm）4サイクル全室3気筒OHV2バルブエンジン。後期17型エンジンの特徴である兄弟車BSA470mmクランクと同じく前後12センチリッダーを支持、3個のアルミ製27mmキャベアとの組み合わせで、最高出力58bhp、7250rpmを発揮し、75年型の1160と同じで駆動された当時の性能を保持している。中央のリッダーから出るエアーストパは、フレームのダンクチューブを避けるように二重に加工され、左右2本のサイレンサーと続く、4into2のような外観を持つこのエンジンユニットは、トイデントではT160から採用された。

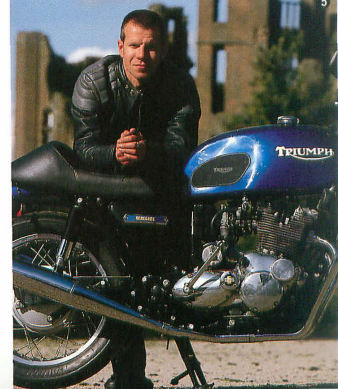
③クロームメッキの大きなヘッドライトはルーカス製。その上にあるメーターはボンネビルについていたヴェリア製のもで、7000rpmからレッドゾーンが始まる回転数(文字)と150mph(約240km/h)まで目盛られた速度計の間に、白い文字盤の油圧計とインジケータランプが挟まれている。燃料タンク(容量:25ℓ)はニエグリッターブルーと

④ブレーキは、T160のシングルディスクに代えて、イタリアのグリメ

力製φ203mmの2パネル4リーディングドラムを採用している。φ35mm
正立式フロントフォークはオリジナルのパーツを磨き直したものだ。
フェンダーはリア同様にタンクと同じ色に塗装されている。

⑤L.P.ウィリアム社の社長、トレバー・グリードル。このレネゲード750のイギリス本国での値段は、5000ポンド（約91万円）である。

■ L P Williams Ltd, Common Lane Industrial Estate,
Kenilworth, Warwickshire CV8 2EF, England.
Tel.: 926 54948 (イギリスの国番号は44)





BAKKER Yamaha TDM 850

ニコ・バックカーが製作した
ツインスーパーアルミフレームに
TDM850のエンジンを搭載した
スペシャルバイクである
一見平凡な外観とは裏腹に
こいつは本物の
ツイン・スーパースポーツだ

Road Impression: Roland Brown
Translation: Kyoichi Nakamura
Photos: Sam Jerome

信頼を持って攻められる車体と無類の加速

新しいフレームに載ったヤマハ並列ツイン

「けっこう激しくテストしてくれたみたいだね」
バイクのオーナー、テオ・デン・オウデンはヤマハTDM850ベースのスポーツスターに取り付けられた、スタックの計器/パネルから顔を上げながら言った。私はバイクのテストを終え、オランダ北部にあるニコ・バックカーのワークショップに戻ってきたところだった。やれやれ。スタックの計器盤に付いているリコールシステムのボタンを何回か押しただけで、私が213 km/hの最高速を出しただけでなく、シフトミスしたときに9500rpmというちょっと心配な回転数まで回したことをテオは知ってしまった。私はそれらを否定できない。幸いなことに、バイクにダメージはなかった。そして、テオは気にしていないようだった。

この最高速は、中身がスタンダードのTDM850エンジンを持つバイクにしては充分なものだ。しかし、このバイクをスペシャルにしているのは、バックカーが造ったハンドリングと、加速である。このヤマハ製並列ツインエンジンを搭載するバイクが、まったく別物になっていることを知りたければ、車重をチェックするだけでいい。スタンダードのTDM850よりも、なんと40kg（比率にして20%ほど）も軽いのだ。

バックカーは、ほぼ25年間にわたってシャシーを造ってきた。それに載せられたエンジンは、ヤマハTZ250からハーレーのVツインまでと、実に多彩な顔ぶれだ。彼はいくつかの主要メーカーから仕事を頼まれたこともあり、バックカー製シャシーの多くは、革新的な設計の最先端であり続けている。数年前に造ったQCSというオルターナティブササや、BMWの開発を助けたテレレバー式のフロントエンドなどはその代表だ。

だが、このバイクの場合は少し事情が違う。数年前のある日、兄が経営するバイクショップにあったクラッシュしたTDMをバックカーに運び込んだテオの目的は、できるだけ軽くしてシンプルなかブ・レーサーを造ること、つまり、ツインスーパーのアルミフレームを設計して最高級のパーツを取り付け、必要のない装備

をすべて取り除いてしまうことだった。そうして生まれたのが、路上を走る2気筒レーサーのようなフィーリングを持った、このスペシャルというわけである。

このバイクの最大の特徴は、フレームそのものだ。航空機用のアルミニウムで造られたフレームの構成は、おおむねTDMのスタンダードスチール製フレームをベースにしているが、バックカー製SOSレーサー用フレームの影響を受けている。スイングアームとホイールベースはSOSレーサーよりわずかに短くされ、前輪の荷重を強めている。TDMのリアサスペンションリンケージを取り外してオイルタンクを置くスペースを稼ぎだし、エンジンはやや高い位置にマウントされている。

このエンジンが旧タイプのTDMに使われていたも

のだということは、エンジンをスタートさせればエグゾーストノートですぐわかる。新しいTDMに搭載されているTRXと同じ270度クランクエンジンが放つドゥカティ的な音とは違うからだ。それは平穏で、ほとんど単気筒のようなうなり声である。シートに座ってみれば、このバイクがスタンダードのTDMよりもずっとアグレッシブなマシンであることは一目瞭然だ。クリップオンハンドルは低くてレーシーであり、ステップは高く、シートは薄くサスペンションは硬い。

じっとしても、このバックカーのバイクは素晴らしいスリムで軽く感じられる。そして、発達させてみるとすぐに、増えた出力と減らされた重量が一体になって、目の覚めるような加速力をこのバイクに与えてい



ることがわかる。キャブレションは全域を通じてびったりと合っており、スタンダードのままで手が加えられていないφ38mmのミクニを全開にする、バイクはのんびりとしたエグゾーストノートとは裏腹な勢いで飛び出し、前寄りにされた荷重配分にもかかわらず、1速では前輪を宙に浮かせさせる。

改造して取り付けられたアプリリアのカウルは、長身の私の場合には臍が少し当たるが、上半身のプロテクション効果は高く、スマートなスタックの計器盤は視認性がよい。出力と車重に對して2次減速比は低く設定されており、トップギアで8500rpmまで回したときにはあつという間に210km/hに達した。ギアボックスにはTDMエンジン特有のぎこちなさがあるが、幅広いパワーバンドのおかげで5速でも充分だ。

カフェ・レーサーにふさわしいハンドリング

ハンドリングは最高である。とりわけスムーズな道路では、軽さが生み出す機動性、剛性の高いフレーム、ダンピングの利いたショックユニット、グリップのよいビレリ、そしてほとんど限界のないバンク角によって、信頼感を持ってコーナーを激しく攻めることができる。スタンダードより7mm少ないトルールは、バックカーTDMをかなりクイックにターンインさせるが、ステアリングダンパーなしでも安定性は高い。

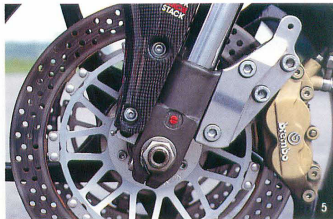
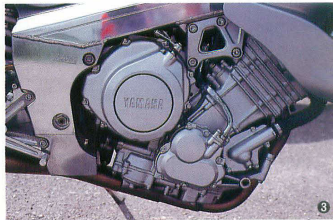
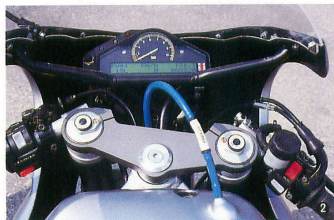
サスペンションは、パンローネオランダの田舎道では少々荒く感じられるが（ハイパーボTRXよりも明らかに荒い）、わずかにソフトにしてやれば間違いなくよくなるはずだ。こういう道路の多くは、緑色のヘッドロに覆われた水がたまっている深い水路が横に沿っており、路面は気前よく泥で覆われている。そんな道を走った私は、このバイクの機敏さと、握力は必要だがパワーとフィードバックが豊かなフロントブレーキを大いにありがたかったものである。

最近完成したばかりのバックカーTDMのスタイルに関して何も知らずにオランダに来た私は、テスト前日にオランダのバイク雑誌に載っていた写真を見て少しがっかりしていた。明らかに手際よくまとまっていた仕上がりも上等である。しかし、このシルバーに塗られたマシンはバックカーの基準からすれば平凡に見える。仮にアンダーカウルを取り付けたら、同じようなスタイルを持つ無数のレーサーレプリカたちとほとんど区別がつかなくなるのではないかな。

しかし、そういった当初の失望は、超軽量で素晴らしい仕上げのこのTDMにまたがったときから影を潜め始め、パラレルツインのエンジンを初めて全開にしたときには、完全に消え失せた。そして、テストコースに現れた最初のタイトコーナーの連続をこのバイクが軽やかに切り返して走り抜けたとき、私はすっかりこのバイクの魅力にとりつかれてしまった。

バックカーTDMは、充分なパワーとトルクを軽快なハンドリングと組み合わせたと、とても軽く、素晴らしいスポーツバイクだった。2気筒エンジン特有のキャラクターやサウンドと、バックカーに流れるレースで培われた血統を持つ、何から何までユニークなワンオフのスペシャルバイクである。

だが、最後の1点に関しては、近々そうではなくなるかもしれない。バックカーはこの冬、このTDMと似たようなバイクを少量だが生産する予定だからだ。彼はユーザーが待ちど望むエンジン（TDM/TRXいずれのエンジンでも搭載できる）を言う予定で、サスペンション、ホイール、ブレーキ、ボディワークとなるローリングシャシーの価格を2万ギルダー（約130万円）と見積っている。テストした車両と同じようなコンプリートバイクは、約3万ギルダー（約200万円）になるだろう。高価だが、コンペションアルでありながら実は非常にスペシャルなバイクの機敏としては、これは決して法外ではない。（ローランド・ブラウン）



①アルミ製ツインスパーフレームの重量はわずか7.5kg（初代TDMのスチール製デルタボックスフレームは20.4kg）であり、加えて徹底した軽量化を行うことで、公表乾燥重量はわずか160kgにすぎない。カウルはアプリリアRS250用を加工して使用しているが、容量14Lのアルミ燃料タンクとグラスファイバー製のシングルシートはバックカーのオリジナルだ。キャスターの25度は初代TDMと同じだが、トルールは7mm短く99mmとされている。また、軸距は15mm短縮された1460mmとなり、車体のコンパクト化と旋回性能の向上に貢献している。

②カウルにマウントされるスタックの計器盤、回転計の下にあるバケルには、燃料の残量、速度、走行距離などがデジタルで表示される。指定したエンジン回転数（このバイクでは6000rpmにセットされていた）でライトを点滅させることができ、また、本文にあるような機能も持つ。WPのφ42mm倒立式フロントフォークは、プリロードと伸圧両側の減衰力調整が可能で、フォークトップに伸び側の減衰力調整ダイヤルを持つ。これを変えるステアリングシステムもWP製だ。

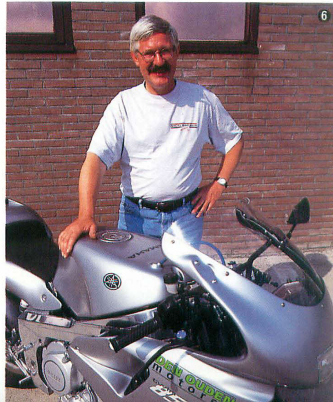
③このバイクに搭載される849.3cc（ボア×ストローク：89.5×67.5mm）の並列2気筒DOHC5バルブエンジンは、初代TDMに使用されていた360度クランク（新型はTRX850と同じ270度）タイプである。エンジン内部に手は入れず、キャブレターもミクニエグゾーストシステムは、連結部まではSTDだが中間部分から変更され、カーボウエイレンサーを装備している。最高出力は180ps/8000rpmというが、初代モデル輸出仕様の77ps/7500rpm（DIN）を上回っている。

④リアのブレーキシステムは、φ220mmのソリッドディスクとリジッドマウントのブレンボ2ポットキャリパーの組み合わせ。5本スポークのホイール（5.50×17）はアービックのマグネシウム製で、タイヤはビレリドラゴン170/55ZR17を装着している。WPのリアショックは、プリロードと伸圧両側の減衰力調整可能なフルアジャスタブルタイプで、リンクを介すダイヤルでピッチを調整できる。

⑤フロントホイールは初代TDMの18インチを17インチと、マービ

ックのマグネシウム製5本スポークタイプ（3.50×17）にビレリ・ドラゴンの120/60ZR17を履く。ブレーキはダブルで、φ300mmのフローティングディスクに、ブレンボの4ポットキャリパーを装備する。

⑥73年にヤマハT250用フレームを世に送り出して以来、多くのGPライダーに変えられたフレームを製作し続けてきた、ニコ・バックカー。最近のヨーロッパモナコ杯では、彼が造ったツインスパーのアルミフレームにヤマハXTZ用をベースとする水冷単気筒SOHC5バルブ673ccエンジンを搭載したレーサーを見ることのできる。





燃料噴射装置などで ほぼ完成された 新型1100スポーツ

つい最近75周年を祝ったモト・グッツィは
今、とても元気だ。送り出す新型車の数と
それらの走りが、雄弁に全世界にそれを語る
1100スポーツに乗った我々も同様である
ビッグネームの復活を喜びたい

Photos : Manabu Kanagami and Teruyuki Hirano

MOTO GUZZI 1100 SPORT

燃料噴射システムの採用で二重丸のエンジン

8月号でローランド・ブルーノの試乗記をお伝えしてはいるが、エンジン、車体ともに相当手が入えられた1100スポーツが日本には入ったとなれば、自分たちでその走りを確かめぬわけにはいかない。ということで1700kmほど走った試乗車を福田モーター商会から貸してもらい、ワンデーツーリングをした。また、詳細なデータは輸入元にまだ届いていないということだったが、簡単な紹介によるとシート形状が改善されて、ほとんど低くはなっていないものの足置き性は向上しているという。見ると、タンクとシートベースの間にあったすき間はなくなり、スリムである。また、座面の角度も改善されて前後移動も楽になった。しかし、期待の足置き性はわずかにいいかあという程度で、身長170cmの私にはやはり背が高い。

ライディングポジションそのものもほとんど従来と同じで、上半身の前傾度に対してはステップが前方すぎるとも以前と変わらない。峠を飛ばすとなるとつま先をステップに置かざるを得なくなる位置だが、高速道路をゆっくり走り走っているときなど、ビッと足を入れるだけで腕にかかる荷重を効果的に抜くことができるから、これはこれでそう悪くないと思った。

こまめを総合すると、ヒョイッとまたがっただけでは新旧の1100スポーツを区別するのは、細かい装備品、例えばレバーの調整機能などに気をつけなければ難しいということだ。だが同じなことはこまめだ。

試乗は10月の初旬だったからまだ少しも寒くはないが、とにかく燃料噴射を装備したオールド・ビッグツインは一発で始動、意外に静かな排気音を聞かしてくれた。そして走りだしたとたん、キャブ仕様に発生していた低回転域でのトルクの谷がまた消え去っていることに気づかされた。また、もちろん完全に暖機が済んでからだが、トップギアの2000rpmから右手を全開にしてさえ、ドコッ、ドココッなどといった滑らかな回転を上げ、3000rpm以上に届くとビュウーッとトップエンドへ向かって上ろうとする。どこからスロットルを開けても乗り手に忠実なこのエンジンは、低中域の増強が著しい。低中回転域には楽しめる振動があり、回転の上昇とともにバランスがよくなるのが90度Vの利点だが、これはもう詳述するまでもなからう。もちろん上もよく回る。かつてのグッツィならバルブをひん曲げてであろう8000rpmは、今や実用最上限にある(回転リミッターは、そのわずかに上だ)。ローとセカンドではあつという間に、サードでもたいて待つことなくこの回転数をマークできる。

この日の東名は混んでいたので最高速チャレンジはおろか200km/hを出すことすらできなかったが、180km/hには瞬時に到達できる。トップ5000rpm(180km/h弱)あたりには、ハンドルを主とした振動があるものの、振幅は大きくははっきりしてはきまらなやかで軽い性質だからそう気にならない。

同じく燃料噴射装置を与えられた1100カリフォルニアもそうだが、より完全に近い吸気システムというもの、エンジンをこもよくしてくれるのか。一部のオールドファンはキャブレター仕様の味わいを懐かしむだろうが、私なら絶対“新”をとる。最新の(かどうかは知らない)コンピュータとフェューエルインジェクションの組み合わせは、古い軍装に、ついに新しい酒を満したといえるだろう。

すでに新しいカリフォルニアに乗っていたから、エ



ンジンのほうは多少なりとも予想がついていたが、車体にはあまり期待していなかった。倒立フォークの採用は悪くないが、スイングアーム支持板とスイングアームの強化というフレーム剛性向上策は絶対的なものとは思えなかったし、リアの17インチ化も同様だった。そして、市街地と流す程度的高速道路まで、この考えは正しいかに思えたのである。ところが、

車体の向上もエンジンに負けていない

前後ショックのセッティング(フルアジャスタブル)はいいが、リアの伸び側など、どこから手を入れればいいのか。外装をバラせてもいいのか。早急の改善を望む)をしつつ峠を飛ばし始めるとそれがいよいよ間違っていることが、はっきりとわかった。ハンドリングがモト・グッツィとしては軽快で、シャフトドライブでもコーナリング中のスロットルオフを許してくれるのは以前と同じだが、スウィッチとバンクさせるあたりはさらに軽くなり、大きく荷重がかかり始めた

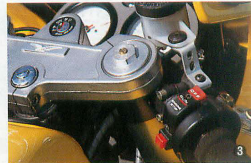
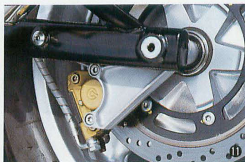
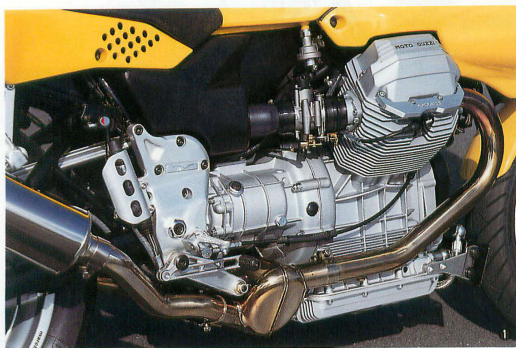
ところからも異なる。従来型では、特に高い速度で深く操るほど、動きは軽いものの車体全体がじわじわとねじれるのが感じられたのだが、新型ではそうした変化がずっと小さく、剛性感という言葉を思い起こさせてくれるのだ。前の型の走りも私は好きだったが、新型を知ってしまったとやはりそれは色あせる。

もっと驚いたのは、高荷重がかかった状態でリアがキャップに乗ると(直線でもコーナーでも)、ショックユニットのストロークを使い切ってしまうのが欠点だったリアサスペンションが、新型ではなかなかそうなりにくいことだった。スイングアームとファイナルドライブケースを支持するトルクロッドは依然として平行のままで、有効なアンチスクワットを生んでいるはずはないから、バネレートとダンピング特性をよほど上手にやり繰りしないかと思える。あるいは、似たところは同じようでも、リアショックの作動角改善といったことをしているのか(モト・グッツィのリアサス改善とアンチスクワットについては、'95年8月号参照)。調整の途中から急激に強まってしまうステアリングダンパーは、結局最弱付近しか使えなかった。

駆動系に加えられる改善、例えばハブダンパーの追加や確実性を増したミッション(グッツィのニュートラルランプはうそをつくことが多いが、今回は真正直だった。ただし、シフトベタルは速すぎる)なども走りの質を高めているし、平行のままだとはいえ、前記のトルクロッド両端がピロボールからラバーブッシュにされたことにも秘密が隠れているのだろうか。

以前からフロントブレーキは悪くなかったから、同装備の今回不満はない。クラッチとともレバーに調整機能が付いたのはプラスだが、形状そのものがあまりよくないのは残念だ。一方、リアブレーキは改善された。フローティング式の欠点として、BMWのR系などと同じくあまり利かなくなつたが、今度のはずいぶん使えるのである。リアディスクを大きくしただけでなく制動力が上がるはずはない。タイヤを地面に押しつける力こそが決め手だから、やはりより優れたリアサスペンションと関係があると思う。

とにかく今度の1100スポーツは本当に進化している。いまだカウリング類が厚く重いFRPというのはいけませんが、これだけでいざ走れば、それこそモト・グッツィがほしいとするかという気にさせてくれるというものだ。こういうところを書くに輸入元は怒るかもしれないが、何の改善も加えず、整備だけしてユーザーに手渡すことのできる'90年代に入ってからモト・グッツィ、しかもそれは素晴らしい素晴らしいというのが正直な私の感想だ。(佐藤康郎)



■イタリア版カタログでの表記は“SPORT 1100”だが、輸入元の福田モーター商会では、日本国内でキャブ仕様が“1100スポーツ”と呼ばれていたこと、またそれと区別するために、この車名の表記を“1100スポーツ・インジェクション”としている。

①吸気系がデロルトφ40mmキャブレターからウェバー/マレリ燃料噴射システムに交換されると同時に、圧縮比を10.5:1から9.5:1に下げた1063.6cc(ボア×ストローク:92×80mm)空冷4サイクルOHV2バルブエンジンだが、本体そのものに大きな変更はない。そして、最高出力66kW(90hp)/7800rpmはキャブ仕様と同等だし、最大トルクの95Nm(9.69kg-m)/6000rpmも、従来型の96Nm(9.79kg-m)/6000rpmとほぼ同じだが、試乗記にあるようにその実力は格段に上だ。なお、シリンダーヘッド部のガードは福田が1個1万円で別売しているものだ。フレームはこれまでと同じ角断面パイプのスベイン型だが、燃料噴射モデルでは断面上向のためスイングアームとスッパを支えるサイドプレートは形状が異なる。スッパはブレーキバルブに変更はなく、110mmの間隔は国産車の標準に近いだがチェーン側はこれが155mmもあり、かなり違い。②8000rpmからレッドゾーンの回転計(左)と、270km/hまで目盛られた速度計はフェアリア。1100スポーツはマルノッキの正立式フロントフォークを装備していたが、1100スポーツ・インジェクションではWP製のφ40mm倒立式を採用。フォードトップ右で圧倒、同じく左で伸び側の減衰力が調整できる。③スイッチ類は1100スポーツより小型化され、絵表示が付く。スロットルホルダーはスイッチ別体式に

なり、レバー調整ダイヤルも形状が変更された。

④クラッチレバー側にも4段階の調整機構が装備され、同レバーも衝撃を受けたとき先端だけ折れるような形状になった。またカウルにハザードスイッチが付き、ヘッドライトは常時点灯式に変更された。⑤1100スポーツ同様、ビチューボのステアリングダンパーがアンダーブラケット下に付く。燃料噴射の採用により、ホーンの下に燃料ポンプを装備する。⑥新装備のサーモスタット付きオイルクーラーは、エンジンの低い位置にマウントされる。1100スポーツまでは、オイルフィルター交換にオイル缶を外す必要があったが、新型はオイル缶が大型化されたとともに、外部への交換が可能になった。⑦サイドスタンドは3〜4cm後へ移動した。日本に輸入されるものはさらに4cm後へ移動し、出たままでの発進を防止するスイッチが付く予定だ。⑧ハブダンパーを装備し、これを隠すためにファイナルケースにはツバが付けられた。これをフロートインするロッドアルミミッドに変更され、ジョイント部はラバー(従来はビシール)になった。スイングアームは断面上向のため角断面に構内に変更。⑨バッテリーはメインテナンスフリー型1個、後部に車具と書類が入るスペースを備える。⑩新形状に変更され、足着き性が向上したシート(実測シート高:81cm)。表皮もカーボ風になった。⑪リジッドマウントのブレンボ2ポットキャリパーに変更は無いが、ソリッドディスクはφ260mmからφ282mmに拡大された。18から17インチになったリアホイールは、アルミ製マルチスポーク(4.50×17)。タイヤはミシュラン・パイストポラジアルのラビ

レリ・ドラゴンGT(160/70ZR17)となる。改善されリアショックはWP製のフルアジャスタブル。

⑫フロントのブレーキシステムに変更はなく、ブレンボ4ポットキャリパー+φ320mmフローティングディスク。リア同様のマルチスポーク(3.50×17)にビレリ・ドラゴンGT(120/70ZR17)を装着。⑬ヘッドライトを小型化したフロントカウル、シートカウル、フロントフェンダーはすべてFRP製。

⑭96年4月に生産終了した1100スポーツ。正立式フロントフォーク、デロルトのキャブレター、18インチリアホイールやサイドプレートなど、1100スポーツ・インジェクションとは異なる外観を誇る。⑮サイドプレートにある穴は、1100スポーツ・インジェクションでは、剛性を上げるためふさがれた。

⑯従来には小さなバッテリーを2個並列に積んでいた。

■福田モーター商会“モ・グツツ”のニューモデル日本発売時期を発表している。1100スポーツ・インジェクションの発売は‘96年12月で価格は148万円。1100カリフォルニア・インジェクション:‘97年2月、1000デイトナRS:‘97年1月予定、V10エンタウロ:‘97年1月予定。1100カリフォルニア以下3台の販売価格は未定である。(追田)

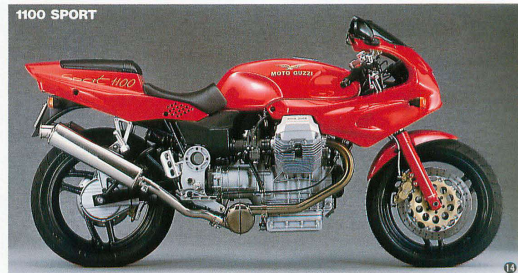
■本誌実測データ(最低位置:各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全整備・ガソリンなし	106.0	126.5	232.5
完全整備・ガソリン満タン	112.5	131.0	243.5
キヤスタ(度)/軸距(cm)	26.5/148.5		

1100 SPORT Injection SPECIFICATIONS

価格:148万円
■塗色:レッド、イエロー、メタリックブラック
■エンジン エンジン形式:4サイクル空冷90度V型クランク機構2気筒OHV2バルブ 排気量:1063.6cc 最高出力:90hp(66kW)/7800rpm(CIN) 最大トルク:9.7kg-m(95Nm)/6000rpm(CIN) ボア×ストローク(比翼):92×80mm(0.870) 圧縮比:9.5:1 点火装置:ウェバー/マレリ燃料噴射 潤滑方式:ウェットサンプ 点火方式:ウェバー/マレリデジタルインジェクション バッテリー:12V12Ah MFタイプ 始動方式:セル
■出力伝達系 クラッチ形式:乾式複板ツインスプ

リング・ワイア動作 変速機:5段リターンを足動down/4up 後輪駆動方式:シャフト
■シヤシ フレーム形式:シングルビーム(クロモリ/ハイバ) バックボーン サベバインジフド・レスコビックφ40mm倒立式 R:スイングアームブレーキF:φ320mmフローティングディスク+異径4ピストンキャリパー R:φ282mmソリッドディスク+2ピストンキャリパー(リジッドマウント) ホールF:3.50×17 R:4.50×17 タイヤサイズF:120/70ZR17 R:160/70ZR17
■寸法・重量・容量 車体全長:2145mm 乾重量:221kg 燃料タンク容量:19L



ヨーロッパ・スーパーモノ選手権

European Supermono Cup and Superbike World Championship

世界スーパーバイク選手権

大詰めを迎えたスーパーモノ選手権の第7戦オランダラウンドでは、MuZのリヒターが独走で2勝目を挙げる
注目のチャンピオン争いは、リーダーの箕田がクラッシュに巻き込まれてレースをリタイアしたため
ルースとカスカートに抜かれ3位へ転落。最終のスペイン戦で再び逆転することができるのだろうか？

Photos and Text : Kyoichi Nakamura

Round 7
ASSEN

箕田リタイア！
ランキング3位へ後退



終盤戦で最も大事なレースのひとつをオランダのアッセンで迎えたヨーロッパ・スーパーモノの第7戦は、オープニングラップで大きな波乱が起き、選手権のポイントテーブルがかつてなく緊迫することとなった。

アッセンには珍しい一滴の雨も降らない週末に行われた予選で、51台のスーパーモノ・レーサーのトップに立ったのは、チェコラウンドにスポットでMuZに乗って見事に優勝を果たしたリゴ・リヒター（ドイツ）だった。2回の予選を通して最速だったリヒターのタイムは、MuZとほぼ同じ仕様のティグクラフトに乗るセカンドグリッドのスコット・スマート（英国）のそれより約1.5秒も速く、この時点で優勝候補の最右翼であることに疑いはなかった。

ドントンとブラズバッチの予選で上位に入りながら、レースではいずれもメカニカルトラブルで成績を残せなかったスマートは、今回もトラブルの多い週末を迎えた。最初の予選ではベストタイムを出した直後にピストンに穴を開け、土曜日の2回目の予選は燃料系のトラブルで時計止まりに終わったのである。

サードグリッドは、オーヴァーの箕田貴司がスタートから0.1秒遅れて続いた。しかし箕田ととてもトラブルは免れ得ず、2回の予選ともそれぞれ違うエンジンを使っている。タイムル争いのトップに立っているものの、ポイントテーブルの-marginが2位のステイプ・ルースに5ポイント、アラン・カスカートに8ポイントしかない箕田としては、アッセンで確実な上位入賞を果たして最終戦につなげたいところだ。

フロントローの最後のポジションを獲得したのは、ユーロスーパーモノ・初参加となるフランスのタクソンに乗るバイクジャーナリスト、ペルトラン・セビロウ

（フランス）だった。彼はエンデュランスライダーとしてヨーロッパで活躍しており、この1週間前にアッセンで行われた16時間耐久でも、フランスカワサキのスーパーバスボーツに乗って優勝している。

セカンドローにはドッカティのカスカート（英国）、ワークスMuZのエリ・ビンドラム（ドイツ）、ハリス・ヤマハのルース（英国）、GDMC-タックスのトマス・ローダー（ドイツ）と並んだ。ユーロスーパーモノではオーヴァーに次ぐ2番目の日本チームとして初参加のオールマンRSRXに乗る根岸直広は、3列目9番目のグリッドを獲得。これは空冷エンジンを搭載したマシンとしては最上位のポジションであり、モンツァで優勝したウォルター・ヴィアラ製作のヤマハとともに、SRXベースの空冷シングルがいまだに有力な武器であることに同時に、日本のトップチームのマシンとライダーの技術を示したといえるだろう。

12ラップ/72.6kmのレースでホールショットを奪ったのは、BMRズギに乗って予選11番手からスタートしたドイツの女性ライダー、カチャ・ポエンスヘンだった。それに箕田、リヒター、スマートが続き、バックストレートでリヒターが2番手に上昇。しかし、リーダーバックがサーキットの最も奥にある右コーナーに達したとき、レース後に大きな論議を生んだドラマチックなアクシデントが起きた。ポエンスヘンのインを強引に襲ったりリヒターが直ぐ抜きざまにBMRズギのハンドルバーに接触し、バランスを失ったポエンスヘンはバイクから転落。マシンは転倒した後に箕田のライン上に立ちふさがり、箕田はこれを選避することができずに衝突して転倒してしまったのである。

この結果、トップに立ったリヒターは、とぎれた後

続を1周目大きく引き離して独走。一時的に2位になったスマートも、再び燃料系にトラブルを起こして2ラップでリタイアし、レースはリヒターから大きく遅れた2位争いのビンドラム/セビロウが4位争いのカスカート/ルースを大きく引き離すという、きわめて拡散した展開になった。結局、リヒターは中盤からペースを落としながらも5周目から2位をキープしたセビロウに21.17秒のバインドを与えて優勝。3位はセビロウから5秒遅れのビンドラム、4位はカスカート、5位はルースがフィニッシュした。根岸は中盤まで6位争いの集団にいたが、後半やや遅れ8位でチェッカー。選手権の8ポイントと賞金を獲得した。

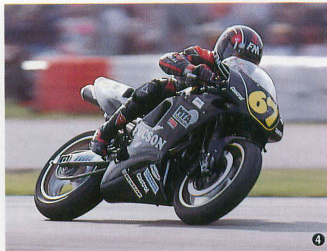
箕田がリタイアしたおかげで選手権のポイントリーダーの座はルースの手に渡り、カスカートがそれに1ポイント差で続き、箕田は3位に転落した。しかし、4位のビンドラムまで12ポイントの差しかなく、最終戦のアルバセデには、かつてないほど接近したポイント争いが待ち込まれることになった。（中村恭一）

①ワークスMuZに乗るドイツの250ccライダー、リゴ・リヒター。オープニングラップで、リーダーのK.ポエンスヘンのインを襲って後に論議的になったが、12周のレースの1周目にこのような強引な作戦が必要だったかどうかは疑問とされる。リヒターは、ユーロスーパーモノ3戦で2勝を達成。ドイツのMuZは、これでチェコ以来3連勝を挙げ、トータルでは7戦中4戦に勝ったことになる。

②アッセンには、日本の代表的SOSレーサー、オールマンのR-SRXと根岸直広選手（手前）も参加。予選では2分2秒7で9番目のグリッドを獲得するが、20秒台には予選6位から11位までが入るという激戦だった。レースでは空冷エンジン・最速の8位でフィニッシュ。向こう側の箕田選手は、他車の転倒に巻き込まれてクラッシュ。選手権リーダーの座を英国のS.ルースに明け渡して3位に後退した。



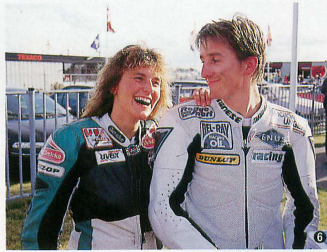
3



4



5



6

フォガティ、完勝でWSB3年連続チャンプに望みをつなぐ



アッセンで常に強いフォガティは、2連勝して選手権奪取のチャンスを残した。#7キリと#2コルサーを各ヒートで2位を分け合った。

コンシンスキー（ドゥカティ）が2連勝したインドネシア・セントウルと日本人ライダーが初めて優勝した日本の菅生を転戦した後、再びヨーロッパに戻ってきた世界スーパーバイク選手権のアッセンラウンドは、このサーキットで過去6回のレースに勝っているカール・フォガティ（ホンダ）が2ヒートとも優勝して、3年連続チャンピオンへの希望をつなげた。

予選は、昨年のフォガティのコースレコードを上回る2分04秒414をたたき出したコンシンスキーがポールポジションを獲得。フォガティは2番手、3番手はスライト（ホンダ）、そしてキリ（ドゥカティ）の4名がアッセンのフロントロウを構成した。

第1ヒート、フォガティはごく短い時間キリにリーダーの座を明け渡したものの、レースの大半をリードし、2位のキリに3秒の差を与えて優勝。3位にはコルサー（ドゥカティ）とのバトルに勝ったスライトが入り、コンシンスキーは5位でフィニッシュ。日本で負傷したエドワーズに代わってワークスヤマハに乗った英国のジェイムス・ウィットハムは6位だった。

しかし、第2ヒートは前のレースほどフォガティに

とって簡単ではなく、コルサー、コンシンスキーのドゥカティが先頭集団を形成。最終ラップとなる16周目に見せ場を作った。レースの終盤で2回、ピットストリート手前のシケインの進入でフォガティを制したコンシンスキーは、チェッカーフラッグ直前の同じ場所で、それまでと同じようにフォガティのインを突いたものの立ち上がりで膨らみ、フォガティ、コルサー、コンシンスキーはほぼ一丸となってゴールラインに向けてドラッグレースを展開。観客の興奮は最高潮に達した。

結局、レースはコルサーより100分の5秒早かったフォガティが第1ヒートに続いて優勝。アッセンでの8連勝を記録した。3位はコルサーに1000分の14秒遅れたコンシンスキー。以下はキリ、スライトと続き、前ヒート10位のヤマハの吉川は7位でフィニッシュした。

この結果、フォガティは選手権リーダーのスライトに22ポイント差、2位のコルサーに15ポイント差の3位に上昇し、残りのスペインとオーストラリアに向けて、3年連続のタイトル獲得の夢をつなぐことになった。しかしフォガティは、来期、ワークスドゥカティに復帰することをすでに発表している。（中村）

④初参加で2位に入ったB.セビローは、耐久レースで活躍するフランス人ジャーナリスト。マシンのタグノンは、スチール製のハイバフレームにGDMロータックスを搭載するオーソドックスなものだ。1周目からイングニッショントラップを抱えて苦戦していたにもかかわらず、中盤でペンドラムを引と離し単独の2位でフィニッシュ。今季はこのレース1回だけのESM参加であり、当然アッセンではまったくのデブクコースだった。

⑤99カスカートと818スティーブ・ルース（ハリス・ヤマハ）のバトルは、ESMおなじみの光景。今回はカスカートが4位争いに勝利。ルースは箕田がリタイアしたために選手権リーダーでジャンプアップし、カスカートは1ポイント差の2位に上昇。最終戦にすべてが特め込まれた。

⑥1位と2位を獲得してMuZ再建のニュースに彩りを添えたワークスライダーたち。左のペンドラムはフーマンパワーを発揮してポイントリーダー4位にあり、チャンピオンへの可能性をいまだつなぎとめている。

■ESM ASSEN RESULT

第7戦 オランダ 開催日：9月8日 天候：晴れ 決勝出走台数：32台	
サーキット：アッセン コース長：6.046km 周回数：12周	
ポールポジション：R.リヒター 2'17.10	
1位 R.リヒター MUZ SCORPION 27'41.05	
2位 B.セビロー TUCSON 28'02.22	
3位 E.ペンドラム MUZ SCORPION 28'07.20	
4位 A.カスカート VEE 201 DUCATI 28'17.51	
5位 S.ルース HARRIS YAMAHA 28'18.12	
6位 H-P.マイヤー BMR SUZUKI 28'20.34	
7位 H-P.ビーツ BAKKER YAMAHA 28'21.72	
8位 菅生直也 ALLMAN RFX 28'28.22	
9位 J.オーデマン BAKKER ROTAX 28'51.53	
10位 A.アペルハース SPONDON YAMAHA 28'52.57	
最速ラップ：R.リヒター 2'16.73	

■シリーズポイント(第7戦終了時)

1位：S.ルース (89)	2位：A.カスカート (88)	3位：真田貴典 (83)	4位：E.ペンドラム (77)	5位：H-P.マイヤー (57)	6位：M.エドワーズ / R.リヒター (50)	7位：C.ジェイムス (40)	8位：L.タル・マゾ (30)	10位：J.クロフフォード (28)
---------------	-----------------	--------------	-----------------	------------------	--------------------------	-----------------	-----------------	--------------------

■WSB SENTUL RESULT

第8戦 インドネシア 開催日：8月19日 天候：晴れ 決勝出走台数：24台	
サーキット：セントウル コース長：3.965km 周回数：25周	
ポールポジション：C.エドワーズ 1'28.326	
第1ヒート	第2ヒート
1位 J.コンシンスキー DUC 37'18.525	J.コンシンスキー DUC 37'10.159
2位 C.フォガティ HON 37'21.834	A.スライト DUC 37'14.854
3位 A.スライト HON 37'25.827	C.フォガティ HON 37'15.417
4位 P-F.キリ DUC 37'32.266	C.エドワーズ YAM 37'22.413
5位 C.エドワーズ YAM 37'38.713	J.コルサー J.コルサー SUZ 37'28.394
6位 J.コルサー DUC 37'46.788	J.コルサー SUZ 37'38.457
7位 吉川和彦 YAM 37'53.149	吉川和彦 YAM 37'38.646
8位 P.カソーリ DUC 37'54.531	N.ホジソン DUC 37'39.495
9位 J.スライト SUZ 37'55.432	M.ヘイル DUC 37'39.546
10位 M.ヘイル SUZ 37'55.537	K.マッサーグ SUZ 37'58.624
最速ラップ：C.フォガティ 1'28.942	最速ラップ：J.コンシンスキー 1'28.453

■WSB SUGO RESULT

第9戦 日本 開催日：8月25日 天候：晴れ 決勝出走台数：33台	
サーキット：スゴウタツ SUGO コース長：3.767km 周回数：25周	
ポールポジション：T.コルサー 1'30.567	
第1ヒート	第2ヒート
1位 武田雄一 HON 38'30.054	青木拓磨 HON 38'18.759
2位 芳賀紀行 YAM 38'37.148	J.コルサー KAW 38'19.313
3位 吉川和彦 YAM 38'32.353	A.スライト HON 38'32.149
4位 T.コルサー DUC 38'34.438	C.フォガティ HON 38'35.417
5位 J.コンシンスキー DUC 38'38.308	藤原健児 YAM 38'33.595
6位 A.スライト HON 38'41.755	KAW 38'34.682
7位 藤原健児 YAM 38'43.253	武田雄一 KAW 38'34.999
8位 C.フォガティ HON 38'48.585	吉川和彦 YAM 38'35.267
9位 森 明 KAW 38'50.289	T.コルサー DUC 38'42.015
10位 森 明 KAW 38'55.271	おがへ SUZ 38'42.333
最速ラップ：芳賀紀行 1'31.432	最速ラップ：青木拓磨 1'31.044

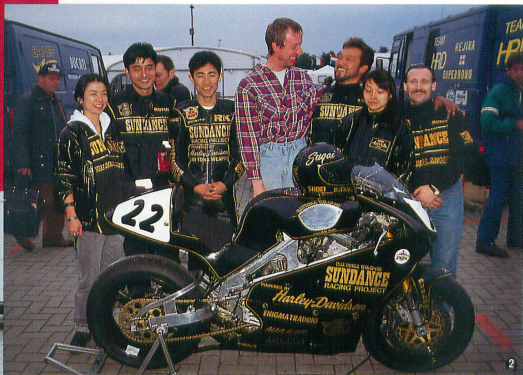
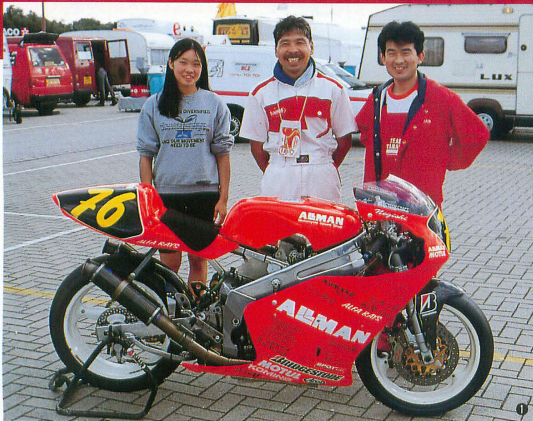
■WSB ASSEN RESULT

第10戦 オランダ 開催日：9月8日 天候：晴れ 決勝出走台数：26台	
サーキット：アッセン コース長：6.046km 周回数：16周	
ポールポジション：J.コンシンスキー 2'04.414	
第1ヒート	第2ヒート
1位 C.フォガティ HON 33'31.067	C.フォガティ HON 33'32.183
2位 P-F.キリ HON 33'31.414	J.コルサー DUC 33'32.253
3位 A.スライト HON 33'37.001	J.コンシンスキー DUC 33'32.253
4位 T.コルサー DUC 33'37.050	P-F.キリ DUC 33'42.331
5位 J.コンシンスキー DUC 33'37.256	A.スライト YAM 33'45.380
6位 J.コルサー YAM 33'50.544	N.ホジソン DUC 33'45.446
7位 N.ホジソン DUC 33'51.724	吉川和彦 YAM 33'52.552
8位 S.クラファーク KAW 33'54.591	S.クラファーク KAW 33'56.341
9位 J.コルサー YAM 33'55.107	K.マッサーグ SUZ 34'01.689
10位 吉川和彦 YAM 33'55.394	A.メグロ DUC 34'07.408
最速ラップ：C.フォガティ 2'04.899	最速ラップ：J.コンシンスキー 2'04.629

■シリーズポイント(第10戦終了時)

1位：A.スライト (310)	2位：T.コルサー (303)	3位：C.フォガティ (288)	4位：J.コンシンスキー (281)	5位：P-F.キリ (208)	6位：C.エドワーズ (176)	7位：S.クラファーク (149)	8位：吉川和彦 (123)	9位：A.コバーテ (117)	10位：N.ホジソン (102)
-----------------	-----------------	------------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------	-----------------	------------------

アッセンを走った ふたつの日本チーム



アッセンで毎年行われる、オランダのドゥカティクラブによるレースはすでに本誌ではおなじみだ。今年、日本から2チームがこれに参加した。東京のサンダースと横浜のオールマンである

Photos and Text : Kyoichi Nakamura

毎年、日本からのチームが参加している恒例のオランダはアッセンのドゥカティクラブレースに、今年はふたつの日本チームがやって来た。ひとつは、世界スーパーバイクのユーロスーパーモト選手権にも参加した日本国内の代表的SOSチームのオールマンと根岸直広選手、もうひとつはこの3年間デイトナのツインレースに挑戦しているサンダースと須貝義行選手である。

このレースの2週間前に同じサーキットで行われたユーロスーパーモトで8位になった根岸選手は、シングルクラスの2回の予選をトップで走って楽々とポールポジションを獲得。チームボス、竹田さんの貴重な整備のおかげで、空冷のオールマンR-SRXはノットラブルで決勝レースに挑むことになった。一昨年末でドイツをベースにレース活動をしている根岸選手も、ひさしぶりのヨーロッパの空気をエンジョイしているようで、家庭的なチームには緊張感と同時にレースを楽しむ雰囲気も生まれているようだった。

だが、日曜日のレースは、ポールポジションのグリッドが空白のままスタートした。R-SRXのイグニッションシステムが正常に作動しないことをウォームアップラップで発見した根岸選手は、勝てたはずのレースのスタートをピットレーンで傍観しなければならなかったのである。これに失望したのは、チームライダーだけではなく、オーガナイザーや観客も、今や絶滅寸前の空冷シングルのあなどれない実力を見られずに終わったことを、心から残念に感じているのである。

一方サンダースは、初めてのヨーロッパのレースにアメリカとの違いをみいだしながら、あることに苦慮していた。それは、オランダの厳格な排気騒音規制にパスできないという事実だった。レースのオーガナイザーは、事前の通達でFIMの基準の105dBaという明確な数値を示している。オランダに限らず、ヨーロッパの環境基準は日本よりもシビアだが、周囲に住宅地があるGPサーキットのアッセンは自治体ごとに取り壊し、規制値を超えたノイズが計測されると、次からサーキットを借りられなくなることもある。だから、レースの主催者はこれにとりわけ神経を使う。

とはいえ、実際には105+3dBaまでは許容範囲だ。レース後の測定で、消音材が排気圧力で壊れていた場合の温情措置である。しかしサンダースの場合は、これをさらに3dBaオーバーした111dBaをレース前の測定で記録してしまったのだ。結局、サンダースは予選20番手を得たベアーズレースの決勝前までにこれに直すことができずDNS。その後のBOTDではサイレンサーの出口を縮小して音を消し、予選19番手のグリッドからスタートして12位でフィニッシュした。

'96年のアッセンは日本チームにあまりツキがなかったようだが、それでもこのイベントが世界で最も興味深いSOS/BOTT/BEARSであることに疑いはない。来年こそ、より多くの成功を期待したいものである。



- ①チームオーナーの竹田さん(中央)のSOSレースに対する情熱は、ついにアッセンへの遠征を決意させた。'89年以来チームを組んでいる根岸選手(右)は、マシンを知り尽くした理想のライダー。蛍光オレンジのオールマンR-SRXをポールポジションに導いた。元世界GPサイドカードライバーの熊野さんも応援に駆けつけた。
- ②サンダースのデイトナフェボンは、今回新しいクラウンケースと乾式クラッチを採用。ヨーロッパへ偵察のつもりで来たので、美しくレースができたと梁崎さん(右から3人目)は語る。ライダーの須貝選手(左から3人目)も、もともとサスセッティングができればよかったが、50mmのレースを走定できてなによりだったと車直感喜びを表していた。写真中央は、毎年日本チームの面顔をみてる、オランダはミサモーターのボスであるヨストさん。
- ③根岸選手とR-SRXは、2回の予選とも最速で快調そのものだっただけに、レースで結果を残せなかったことが悔やまれる。
- ④すでに熟知されたオールマンR-SRXを見るために、ガレージにはオランダのSOSファンの訪問が後を絶たなかった。現在おそそく世界で最速の空冷SRXエンジンのひとつである100×84mm・660ccのシングルを'88年型TZ250のシャシーに搭載。美しさは下品だ。
- ⑤昨年、世界GPでこのコースを走った須貝選手は、'93年からデイトナフェボンに乗っており、このマシンを知り尽くしている。
- ⑥ハノンでたいていつぶれたデイトナウェンボのサイレンサー。これによって静かにはなったが、7500rpmまで回せるはずのエンジンには5000rpm以上を指番。ヨーロッパのレースは音に厳しいので、将来は2本マフラーにするなどの対策が必要になるだろう。

'97 BIKERS STATION デイトナ

31度バンクを走ろう、レース参戦パッケージ マシン1台、1チーム2名で90万円!

やっぱりデイトナに行かなきゃ始まらないでしょ
旧車でも883でも、レーシング・ア・ゴー・ゴー!

やっぱり、観るより、走りたい。でも、どう
やったら...という夢と疑問にお答えするのが
レース参戦パッケージ。エントリーからマシ
ーン輸送、パドック内のガレージ確保、それ
にエアチケットもホテルも含めてたったの90
万円。日本の港でマシンを渡したら、受け
取りはスピードウェイのガレージという楽
ちんさ。どうぞ、けっこうイケルでしょ。

●対象レース：'97年デイトナバイクウィークに開催さ
れる全レース、ウィンターロードレース、SOS、BOT、
BEARS、ハーレー883、600/750スーパースポーツ、GP
250、スーパーバイク(第56回デイトナ200マイル)、1000
ccオーバーバのF-USA、スーパーバロスでもいいですよ。

●参加資格：MFJライセンス所有者。カテゴリーによ
ってライセンス区分は異なります。

●参戦パッケージ料金：1チーム90万円。マシン1台、ライダー1名、メカニック1名。
・料金に含まれるもの

1. 東京港～デイトナ往復マシン輸送料(通関費用込み)
2. 成田～デイトナ往復航空運賃2名分(エコノミークラス)
3. デイトナビーチのホテル宿泊料2名分(2名1室利用8泊分)
4. レースエントリー手続き手数料(エントリー代別)
5. スピードウェイ内ガレージ使用料
6. 現地レースコーディネーター費用

・料金に含まれないもの

1. エントリー代
2. レンタカー代(マシンはガレージ保管が基本)
3. 東京港(または横浜港)指定場までの運送費用
4. 海外傷害旅行保険やライダー保険費用
5. 食事やその他の個人的な性質の諸費用

●最少催行台数：4台(コンテナに搭載するために4台以上が必要なため)

●USモトリベルティの協力によるレンタルマシンもあります。

・USモトリベルティはテキサスに本拠を置く有年チーム。AMAでも数々のチャンピオン
を獲得しています。参戦全体も協力してもらっています(ありがとうございます)。

1. レンタルマシンはRS250、CBR600、H-D883R、CBR900RRなど
2. レンタル料：廊下(96年実績は、RS250にメカニック付きで92500ドル)

●締め切り：1月20日ごろ船積み予定ですから、それに間に合うように。

●ご要望、ご希望、お問い合わせは、トラベラリス・山下までお願いします。お気軽に、な
んたりご相談ください。



ファクトリーと同じくパドック内にあるガレージを使う。これも料金内です。

もちろん、観戦ツアーもあります

8日間コース=24万8000円 10日間コース=26万8000円

レース観戦というよりバイクウィーク全体を観て、買って、交じって楽しむツアーです

デイトナ・インターナショナル・スピードウェイのレースはもちろん、ハーレーの聖地デイトナビーチの

各イベントやショップにマニアックに突っ込めるのは、デイトナ経験豊富な当ツアーならでは

それに、ディズニーワールド、NASA、アウトレットモールだって行けちゃいます。ご希望によって選択可

レース好きやハーレーフリーク、新婚さんにも、ご満足いただける内容ですよ

★ 8日間コース：3月4日(火)～3月11日(火)

★ 10日間コース：3月2日(日)～3月11日(火)

●10日間コースは3～4日のヴィンテージやBOTなどのレース観
戦ができます。この他、出発日やコースをご都合に合わせて「自
由旅行コース」も設定できます(NYも可)。なお、子供料金につま
してはお問い合わせください。

●最少催行人員：10名

●添乗員は同行しませんが、現地係員がお世話します。

●バイクーズステーション編集部スタッフが同行します。ヨロシク。

●締め切り：2月3日(月)

企画主催：バイクーズステーション

主催：広電観光(株) 運輸大臣登録旅行業406号

委託販売：トラベラリス(株) 大阪府旅行業第3-1722号

〒530 大阪府大阪市北区梅田1-13-800

大阪駅前第三ビル5階

Tel. 06-341-1201 Fax. 06-341-7636

担当：山下真司

協力：USモトリベルティ

●参戦も観戦も、ツアーのお問い合わせは、
トラベラリスの大ベテランにて、
デイトナ10年選手の「山下」までお願い
しますね(体格、体力、経験に自信あり)。



夢と恐怖の31度バンクを快走するブリッテン。最上段まで行ける。

OVERBORE PISTON KIT



鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップ
(一部ヘッドガスケット)

メーカー	モデル	仕様	価格
HONDA	CB750F	823cc 65mm 10.25 : 1	¥53,000
		890cc 67.5mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥89,000
	CB900F	985cc 67.5mm 10.25 : 1	¥57,000
	CBR900 92-95	919cc 71mm 12 : 1	¥67,000
		945cc 72mm 12 : 1	¥67,000
		997cc 74mm 12 : 1	¥67,000
	CBR900 96	945cc 72mm 12 : 1	¥67,000
		970cc 73mm 12 : 1	¥67,000
	CB1100SF, CBR	1049cc 79mm 12 : 1	¥66,000
	CBR1100 94-96	1050cc 79mm 12 : 1	¥67,000
KAWASAKI	CB1100F 83	1123cc 72mm 10.25 : 1	¥53,000
	KZ, GPZ250	615cc 61mm 10.25 : 1	¥52,000
	GPZ600R 87	633cc 62mm 11 : 1	¥54,000
	ZX600 93-94	639cc 66mm 12 : 1	¥54,000
	KZ, GPZ750	810cc 69mm 10.25 : 1	¥52,000
	GPZ750 TURBO	810cc 69mm 8 : 1	¥56,000
	ZXR750 91-95	749cc 71mm 13 : 1	¥67,000
		765cc 72mm STD	¥67,000
	ZX9R 94-96	950cc 75mm 11.5 : 1	¥67,000
	GPZ900R	972cc 75mm 11 : 1	¥57,000
SUZUKI	Z1000 81-83	1075cc 72mm 10.25 : 1	¥54,000
		1105cc 73mm 10.25 : 1	¥52,000
	GPZ1000RX	1039cc 75.5mm 11 : 1	¥57,000
	ZX10	1039cc 75.5mm 11 : 1	¥59,000
	ZX11 C.D	1109cc 78mm 10.25 : 1	¥67,000
	KZ900/1000	1015cc 70mm 10.25 : 1	¥53,000
		1045cc 71mm 10.25 : 1	¥53,000
		1075cc 72mm 9 : 1	¥53,000
		1075cc 72mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥85,000
		1075cc 72mm 10.25 : 1	¥53,000
SUZUKI	GPZ1100 81-82	1105cc 73mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥85,000
		1105cc 73mm 10.25 : 1	¥53,000
		1135cc 74mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥53,000
		1197cc 76mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥87,000
		1261cc 78mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥89,000
	GPZ1100 83-84	1135cc 74mm 10.25 : 1	¥57,000
		1186cc 75mm 10.25 : 1	¥57,000
		1261cc 78mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥89,000
		1170cc 75mm 9.5 : 1	¥57,000
		1170cc 75mm 10.25 : 1	¥57,000
SUZUKI	ゼファー1100	1200cc 76mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥89,000
		1260cc 78mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥89,000
		1106cc 78mm 10.3 : 1	¥87,000
	GSX750 4V	816cc 70mm 10.25 : 1	¥54,000
	GS750 2V	844cc 69mm 10.25 : 1	¥52,000
	GSXR750 90-92	771cc 71mm 13.5 : 1	¥59,000
	GSXR750 93-95	771cc 71mm 11.8 : 1	¥67,000
	GS1000 2V	1085cc 73mm 10.25 : 1	¥52,000
		1100cc 73.5mm 10.25 : 1	¥52,000
		1109cc 78mm 12 : 1	¥67,000
YAMAHA	GSXR1100 86-88	1186cc 80mm 12 : 1	¥67,000
	GSXR1100 89-92	1216cc 81mm 12 : 1	¥67,000
		1117cc 77mm 12 : 1	¥67,000
	GSXR1100 93-96	1134cc 74mm 10.25 : 1	¥58,000
	GSX1100 4V	1166cc 75mm 10.25 : 1	¥54,000
	FZR1000 88	1029cc 76.5mm 12 : 1	¥67,000
	FZR1000 89-96	1040cc 77mm 12 : 1	¥67,000
		1070cc 78mm 12 : 1	¥67,000
	XJR1200/FJ1200	1188cc 77mm 10.25 : 1	¥58,000
		1188cc 77mm 12 : 1	¥65,000
NEW NEW	TRX850	1195cc 77.25mm 10 : 1	¥68,000
		1202cc 77.55mm 10 : 1	¥68,000
		1202cc 77.55mm 10 : 1	¥68,000
		1219cc 78mm 10.25 : 1	¥53,000
		1219cc 78mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥65,000
		1250cc 79mm 10.25 : 1 スリーブ付	¥90,000
		1314cc 90.5mm 11.5 : 1 スリーブ付	¥85,000
		870cc 81mm 10.25 : 1	¥50,000
		900cc 92mm 11.5 : 1 スリーブ付	¥105,000

4CYCLE STREET PISTON



鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップのセット

メーカー	モデル	仕様	価格
HONDA	XR200 83,86-94	65.5mm,66mm,66.5mm 10 : 1	¥11,500
	XL250 79-82/XR250-83	74mm,74.5mm,75mm,75.5mm,76mm 10 : 1	¥13,500
	XL, XR250 84-87	75mm,75.5mm, 76mm 10.5 : 1	¥13,500
	XR250R 86-96/XLR 91-96	73mm,73.5mm,74mm,75.5mm,77mm,78mm 10.5 : 1	¥13,500
	XR350 83-84	84mm,84.5mm,85mm 10 : 1	¥14,500
	XR400 86	85mm,86mm 10 : 1	¥14,500
	XR, XL500 79-82	89mm,89.5mm,90mm,90.93mm,95mm 10 : 1	¥15,500
	XR500 83-84	89mm,89.5mm,90mm,90.93mm,95mm 10 : 1	¥15,500
	XR600 83-84	92mm,92.5mm,93mm 10.25 : 1	¥15,500
	XR600(R) 85-96	100mm,101mm,102.4mm 11 : 1	¥17,000
SUZUKI	XR500 93-96	97mm,97.5mm,98mm,100mm 11 : 1	¥17,000
	XR250-96	97mm,97.5mm,98mm,100mm 9 : 1	¥17,000
	XR600 93-96	100mm,101mm,102.4mm 10.25 : 1	¥17,000
	XR250-96	79mm 11.5 : 1 (Mihela 特注品)	¥25,000
	GRS350,DR350 90-96	79mm,80mm,81mm, 82mm,83mm	¥13,500
	SR,TT,XT500	87mm,87.5mm,88mm,88.5mm,89mm 10 : 1	¥15,000
	TT,XT500	90mm スリットポート 11 : 1	¥15,500
	TT600 フロームポア	95mm,96mm 11.5 : 1	¥16,500
	SRX,XT600	95mm,96mm 11.5 : 1	¥16,500
	ゼロ-225(XT225)	70mm,70.5mm,71mm 10.25 : 1	¥11,500
YAMAHA	SR,TT,XT500	87mm,87.5mm,88mm,88.5mm,89mm 10 : 1	¥15,000
	TT,XT500	90mm スリットポート 11 : 1	¥15,500
	TT600 フロームポア	95mm,96mm 11.5 : 1	¥16,500
	SRX,XT600	95mm,96mm 11.5 : 1	¥16,500
	ゼロ-225(XT225)	70mm,70.5mm,71mm 10.25 : 1	¥11,500

2CYCLE STREET PISTON



鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップのセット

メーカー	モデル	仕様	価格
KAWASAKI	500s,I-I,Mash III	498cc 60mm	¥28,000
		511cc 60.5mm	¥28,000
		523cc 61mm	¥28,000
		531cc 61.5mm	¥29,000
		540cc 62mm	¥29,000
		748cc 71mm	¥31,000
		752cc 71.5mm	¥31,000
		759cc 72mm	¥31,000
		778cc 72.5mm	¥31,000
		788cc 73mm	¥31,000
SUZUKI	RG500	798cc 73.5mm	¥31,000
		487cc 56mm	¥38,000
		498cc 56.25mm	¥38,000
		501cc 56.5mm	¥38,000
		505cc 56.75mm	¥38,000
		510cc 57mm	¥38,000
		514cc 57.25mm	¥38,000
		519cc 57.5mm	¥38,000
		346cc 64mm	¥19,000
		352cc 64.5mm	¥19,000
YAMAHA	RD350/400	358cc 66mm	¥19,000
		364cc 65.5mm	¥19,000
		370cc 66mm	¥19,000
		346cc 64mm	¥19,000
		352cc 64.5mm	¥19,000
		358cc 65mm	¥19,000
		364cc 65.5mm	¥19,000
		370cc 66mm	¥19,000

★'96 V&H, WISECO カタログ無料サービス中!! 多数用意しております。御遠慮なく請求して下さい。

V&HのみY390, WISECOのみY390, V&H+WISECO Y700の送料はご負担下さい。封書に住所、氏名、TELを明記し、左記の金額分の切手を同封の上、送付して下さい。

新発売!!

ハンス&ハインズ スーパースポーツエキゾースト ZEPHYR400 ¥72,000
JAPAN ONLY
ハンス&ハインズ クロームメカニクエキゾースト ZRX400 ¥56,000 ZEPHYR400 ¥50,000

Mihara
SPECIALTY

株式会社 ミハラスペシャルティ
〒243-04 神奈川県海老名市上郷 2693 TEL.0462-32-6666(代)
●FAX.0462-32-344 ●営業時間:10:00-19:00 ●休日:日・祝祭日

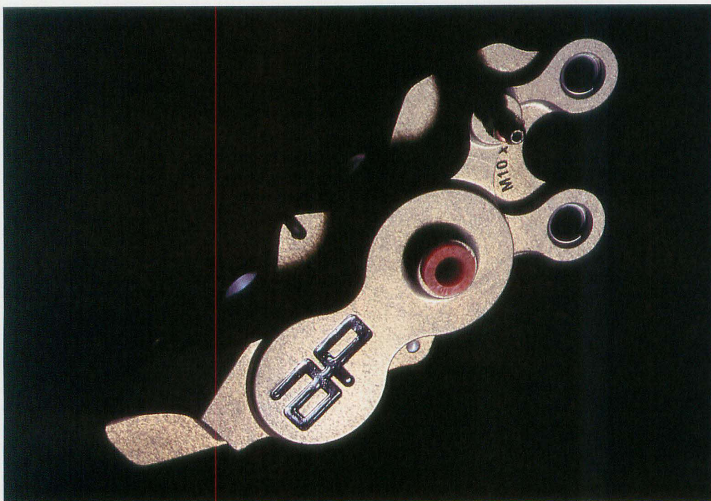
●価格及び仕様は、予告なしに変更する場合があります。
●翌日には、お手元へ(一部地域除く)ヤマト代引きサービスにて手数料無料



AP CP4484 CP4226, CP4125 AND OTHERS

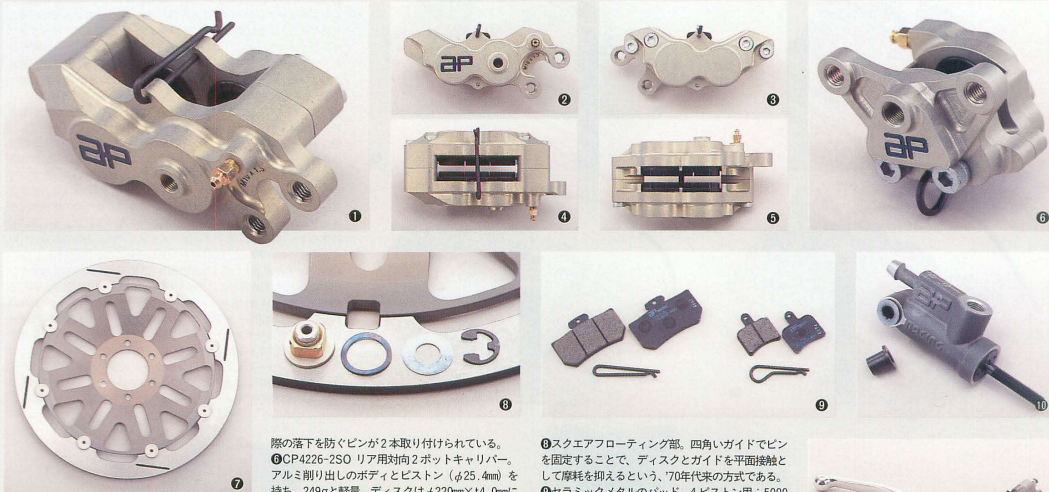
レースが磨いた高性能パーツ

マシー・カワサキやUSヨシムラなど一流チームに選択されたAP社のレーシングパーツに、新型キャリパーを筆頭にしてニューラインアップ6点が登場。ひとつひとつが本物である



英国AP社の傘下において、一級のブレーキパーツを数多くラインアップするAPレーシングの新製品を、いくつかまとめて紹介しよう。まず最初は、新型キャリパーCP4484だ。このモデルは'96年5月号で取り上げたCP4466 6ピストンキャリパーの4ピストン仕様といえるもので、CP4466と同じく、美しいアルマイト加工が施されたアルミ製2分割削り出しボディを持つ。6ボットのCP4466は、AMAスーパーバイクでワークスレーサーに採用されるほどの高性能キャリパーだが、このCP4484には、構造、製造過程においてその技術が反映されており、さらに同社の4ボット最高峰モデルCP3485（アルミ削り出し1ピースボディ）よりも軽量であるうえ、かつ半額以下であることも特筆に値する。同時発売のリア用2ピストンキャリパーCP4226も、鍛造のボディが一般的なストリート用と対照的に、剛性を確保しつつ軽量化を狙ったアルミ削り出しの2ピースを採用している。またこちらの製品も、ダストシールを装備しないレース用パーツだ。

この他に、4輪レース用の鍛鉄材を用いてカーボンと同等レベルの制動力を狙う6ボット用ブレーキディスクや、その温度管理用のペイントキット、小排気量車やシングルディスク用のフルタイプ・フロントマスターシリンダーなど、ニューパーツのすべてが、小型、軽量、高品質、高性能を追求している。（晴気）



- ①CP4484(写真は右用の2S0) 異径4ボットキャリパー。2ピースながら、重量は同社削り出し1ピースの4ボットより30g軽(650g(パッドなし)に仕上がっている。ピストンはアルミ削り出しのφ36×31.8mm、ディスクはφ275×φ320mm(厚さ145.0〜6.0mm)が使用でき、価格は6万8500円。リベアキット(ピストンシール4個:4500円)もある。
- ②マークの右にバンジョー・取り付け穴、その同側の斜め上に、エア抜き用のプリーダークラップがある。反対側にはボディ連結用のボルト4本が見える。実測にはφ275×φ320mm(厚さ145.0〜6.0mm)が使用でき、価格は6万8500円。リベアキット(ピストンシール4個:4500円)もある。
- ③実測値は74mm(バンジョー・取り付け部除く)と、削り出し1ピースCP3485より約3mm、削り出し2ピースCP3969より約12mm狭い。パッドを脱着する

際の下落を防ぐピンが2本取り付けられている。

④CP4226-2S0 リア用対向2ボットキャリパー。アルミ削り出しのボディと2ピストン(φ25.4mm)を持ち、249gと軽量。ディスクはφ220mm×14.0mmにジャストフィットし、実測値は全長・80mm、幅・60.3mm、取り付けボルトピッチ・64mm(TZ250と同じ)で、価格は3万8000円。リベアキットは27000円。

⑤CP3106シリーズ 鍛鉄ブレーキディスク。写真はカワサキのスーパーバイク用6ボット対応。直径:320mm(16.0mm)、ディスクハブ裏面からディスク表面までのオフセット:22.2mm、PCD:80mm、重量:1605g、7万9800円。同社がF3000やツーリングカーレースなどで供給する4輪用の鍛鉄材を、そのまま2輪用にも採用したもので、PFC社製カーボンメタリックパッドとの併用によってカーボンディスクと同等の制動力を狙うという。このパッドには、強度と穴開きディスクが使いえないので、装着時にはニコル・レーシング・ジャパンに相談するべきだ。この他に、ヤマハ、ドゥカティ、ホンダ、スズキ(GSX-R750はロード用あり)の各スーパーバイクユーザーが用意された。価格は7万9800〜9万6800円。

- ⑥スクエアフローティング部。四角いガイドでピンを固定することで、ディスクとガイドを平面接触として摩擦を抑えるという、70年代末の方式である。
- ⑦セラミックメタルのレッド。4ピストン用:5000円、2ピストン用:4500円。4ボット用には前述のカーボンメタル製パッド(1万2000円)もある。
- ⑧CP3756-4 リアマスターシリンダー。AP独自のフルタイプ機構の採用で、小型、軽量化を図っている。1点支持で作動角を吸収するものも特長だ。ピストン径は14mm、実測による全長(ピストンロード部からボース取り付け部まで):104mm、重量:95g。
- ⑨CP4125-8 フルタイプ・フロントマスターシリンダー。シリンダーボアφ12〜15mm相当(2は16〜22相当)の範囲でレバー比が可変し、シングルディスク車などに適する。重量:295g、価格6万7800円。
- ⑩CP2649-5 サーマルペイントキット。370/430/560/610℃の温度域を、それぞれ、紫、緑、橙、赤のペイントで測定するもので、ディスクの外周面に塗布して、色の変化で走行中の温度を計測する(AP600ブレーキフルード:2600円と併用)以外にも、排気管の温度測定に使用できる。1万7800円。



MIKUNI TDMR NEW MODELS

ラインアップを充実したタウンドラフト

'95年夏に登場したミクニTMRのタウンドラフトタイプ=TDMRが対応車種を拡大
ヤマハ/ジェネシス/エンジンや現行GSX-R750に対応するモデルが加わった
また、モトブランが販売する、SS/モンster用のキットも合わせて紹介する



ミクニTDMRのラインアップに、ヤマハのFZ750～YZF750SPとGSX-R750用が加わり、先に発売されたカワサキZZ-R1100、TRX850やドゥカティ用と合わせて、適応機種幅が拡大した。注目すべきはTPS(スロットポジションセンサー)が装着されたことで、これによりSTDの点火制御機構を生かすことが可能になった。また、スーパーバイクのレース用キットパーツとして登場したGSX-R750用にはMJN(ヨシムラのSTDとは形状が異なる)が採用されている。なお、現在のTDMRはビッグボディのφ40mmのみだが、スモールボディも開発中である。

一方、モトブランからは、ドゥカティ用のTDMRに独自の専用アダプターなど、各種パーツを組み合わせたオリジナルキットが2仕様登場した。こうした動きによって、ますます選択の幅を広げるTDMRである。(晴気)

■各説明の最後にあるデータは、左から順に、ベンチュリー径・気筒間ピッチ・実測重量/価格(エアファンネルを含む)を示す。

①TRX850用。TPSを初めて装備したTDMRである。ボディ左側面の黒いキャップを付けたニッブルは、ベンチュリー一部の負担を軽減するための、ここにSTDのセンサーを接合して使う。TPSを持たない車種では使用しない。(φ40mm/98mm/1660g/9万8000円)

②FZ750(ヤマハ)・Z750(ヤマハ)・Z750SP(ヤマハ)・YZF750R/SP用(YZF1000Rを除く)。基本的にキャブ本体にTPSは付属しないが、STDにTPSを持つYZF750SPに装着する際は別売りのTPS(8000円)を取り付ける。(φ40mm/85-92-85mm/2990g/14万5000円)

③現行GSX-R750用。ヨシムラ・ジャンパーが開発中の専用アダプター(価格未定)を用いた。STDエアクリーナーボックスとの併用を前提としている。(φ40mm/80-80-80mm/2950g/15万3000円)

④GSX-R750のスーパーバイクレース用キットパーツ。スズキ純正のレース用キャブレターだがMJNが採用され、販売はヨシムラが行うことになった。③とは異なり、装着の際はレース専用のエアボックスにキャブ全体が包まれる。これもTPSを装備しており、レース用だから、当然セッティング用のジェット類のパーツセット(2万円)が用意されている。購入の際は、レースライセンスおよび、使用管轄への記入が必要になる。(φ40mm/80-80-80mm/2980g/25万円)

⑤エアファンネルには、ロング(50mm)とショート(25mm)が用意され、ともに1個4750円。キャブレターには付属しない。

⑥GSX-R750用(左)とTRX850用(右)のTPS部。STDと同様の機構が与えられている。車種によってはSTDキャブレターとTDMRのスロットルの開度が若干異なるが、作動に問題はないようだ。

⑦GSX-R750のSTD用(左)と同レース用(右)。STD用には、エアクリーナーボックス用のアタッチメントを取り付けするための切削加工がキャブレター後方に施されている。レース用のエアジェット部の左にあるキャップの付いたニッブルは、メインエア補正通路の取り出し口である。このノズルはSTDにそれがある場合にのみ使用する。

⑧MJNが採用されていることがわかるGSX-R750レース用のメインボディ。STDのTDMRとはスライドバルブ下部と中子の形状が異なる。

⑨モトブランのTDMR40キャブレターキット。ドゥカティの'91以降400/750/900SS、M900、400iに対応する。キット内容は、TDMR40にスロットルワイヤ、チョーク、ホース/バンドなどを加えた基本セッティングに、ファンネルを加えたタイプ1と、STDエアクリーナーボックス専用アダプターとK&Nエアフィルターが付属するタイプ2があり、ともに10万8000円。また、アルミ削り出しスロットルキットを加えたタイプ3(12万円)もある。(φ40mm/98mm/1598g:キャブのみ)



1



2



3



4



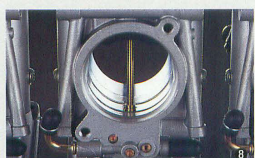
5



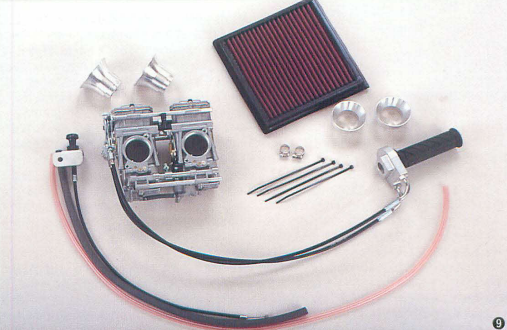
6



7



8

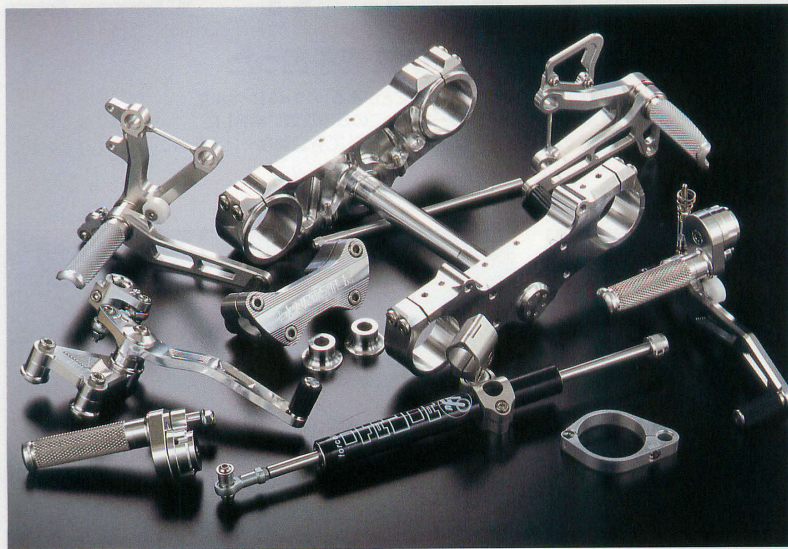


9

ALL NEW PARTS FOR DUCATI, BUELL AND H-D

エアロのスペシャルパーツ、5 連発

京都のカスノモーターサイクルが送り出す削り出しパーツ群、エアロ 2mm 違いでオフセット量を変更できるステムキットをはじめとする新製品を紹介。その仕上がりのほどは、写真を見ていただきたい



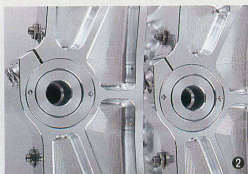
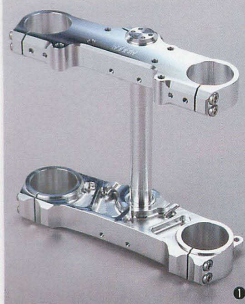
高レベルな走行性能を持つカスタム車を製作することで定評のあるカスノモーターサイクルはまた、エアロブランドのパーツでも知られている。そのエアロの新製品を、モンスター用ステムキットを中心にいくつか紹介しよう。

この製品は、当初900SSのSTD値と同じ30mmのオフセットで開発されたが、ハンドリングがクイックになりやすることが判明。再検討の結果、M900のSTD値である25mmと30mmとのほぼ中間の27mmにされたうえ、STD値の25mmも選べるようにオフセット可変機構を加えている。

ビューエル用ライディングステップキットはスポーツスター用に続く新製品。また、これまで形状や構造に改良を重ねてきた900/400SS用ライディングステップキットは、各プレートにのデザインを変えて新しいタイプになった。クイックリリース機構付きのドゥカティ用ステアリングダンパーキットは、ダンパー本体がフォールセリタリヤ製にされている。

最後のスポーツスター用ハンドルバーライザーキットはエアロの最新作。今回紹介できるのは試作品だが、間もなく発売予定とのことだ。(迫田)

M900 STEERING STEM KIT



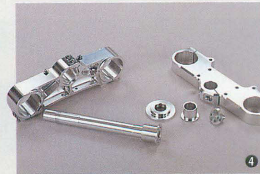
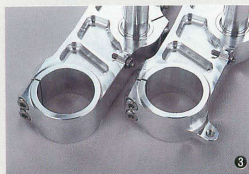
●M900用オフセット可変式ステムキットは、STDと同じ25mmと27mm(2mm差は微細なセットアップに有効)のオフセット量を選べる。また、アンダーブレーケットはステアリングダンパー取り付け用ボスありとなしの2タイプから選ぶことができる。カラーは白アルマイト加工で、キット全体の重量はともに約2kg。M400にも装着可能。価格は15万円。

●シャフトに圧入されたカラーとトップブリッジ側のカラーを180度回転させることで、オフセット量を27mm(左側)と25mm(右側)に変更できる。

●ステアリングダンパー装着用のボスは一体型。アンダーブレーケット左後ろ側の目立たない場所に付く。

●このステムキットを構成するパーツ、シャフトはA7075S材、他はA2017S材からの削り出しだ。

●S1ライティング専用のビューエルライディングステップキットは、スポーツスター用キットと同様に、3つの部分で構成される。切削加工で刻まれるペダル部分のローレット模様やペダルピットに圧



BUELL RIDING STEP KIT



900/400SS RIDING STEP KIT



DUCATI STEERING DAMPER KIT



入されたニードルベアリングなどは従来製品と同様である。ステッティング位置はSTDから20mm前、10mm上方向となり、ライディングポジションは日本人の体格に合った自然なものになるという。価格は8万8000円。カラーは白アルマイト加工とポリッシュ仕上げを取り。キット全体の重量は1.2kgである。

●取り付けには、スイングアームとピット部分とSTDステップの固定部分を利用する。削りをとどく広げ自転車のステムに似た固定方法が面白い。

●新しいデザインになった900/400SSライディングステップキット。STDから10mm前、10mm上方向となるステップ2位置に変更はない。価格は6万8000円。カラーは白と黒のアルマイト加工による2種。

●形状が変更された、ベース・ヒール、ブレーキの名プレート(上ゲニュータイプ)は、従来のものよりも4点合計で25gの軽量化を実現している。

●フルセリタリヤ製ダンパーのストローク量は120mm。ダンパーエンド部で1段階の減衰力調整が可。クイックリリースタイプのフォーククラップ(φ50mm)とフレームブラケットは、だれにでも簡単に取り付けができるよう製作されたもので、ダンパー本体の外側に飛び出さないように装着できるとい。900SSとM900用で価格は4万9000円。クラップ、ブラケットは白アルマイト加工とポリッシュ仕上げの2種。キット全体の重量は4515g。

●スポーツスター用のハンドルバーライザーは試作品。φ22.2mmとφ25.4mm(1インチ)ハンドルバー用の両タイプを発売する予定だとい。ハンドルバーの高さを調整するカラーが2種類(9mmと15mm)用意され、9mmを使った場合はSTDと同じ高さになり、カラーなしでSTDより9mm下、15mmのカラーで6mm上にバーを移動できる。A2017S材からの削り出しで、価格、発売時期はまだ未定である。

TIME TUNNEL

The
20th
Anniversary

その日、往年の名ライダーたちが筑波を走った

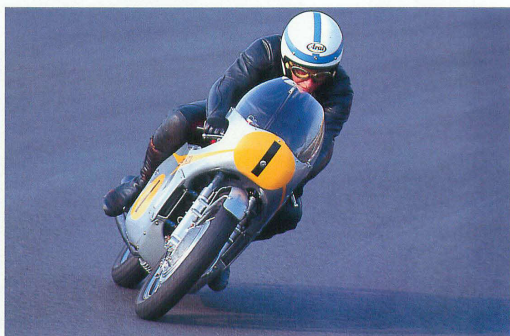
1978年秋の第1回から数えて20回目(途中、年に2度開催されたことがある)のタイムトンネルだ人間でいえば成人式。それを記念して、かつての名ライダーたちがこの日の筑波に集合したジョン・サーティーズを筆頭に、このページにその雄姿を見せる5人だ。壮観にして有意義な一日であった

1996年10月10日 筑波サーキット 主催:フリーランス プランニング

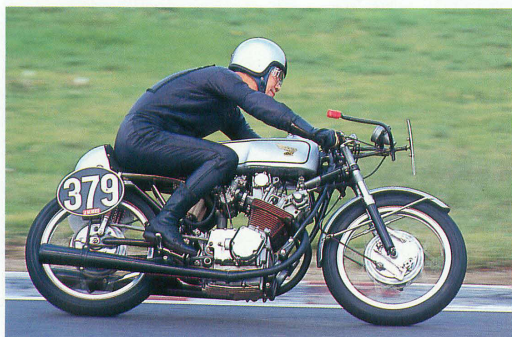
Photos : Teruyuki Hirano and Yasuo Sato Report : Yasuo Sato



ジョン・サーティーズ: 1950年代の半ばにノートンワークスに在籍した彼は、マンクスに見事に扱う。



同じくサーティーズ: 1967年のRC181 500cc 4気筒は、かつてマイク・ヘイルウッドの愛機だった。



谷口尚己: 1959年、ホンダ初のマン島参戦(125cc)時、最上位の6位となる。この日はCR72に乗車。



高橋国光: 日本人初のGPウィナーにして、今なお現役。走らせるCB720のエンジンはカムギアトレイン。



宇野順一郎: 今回と前回の「床の間」にありとおり、かつてのヤマハライダー。白と赤のT202が似合う。



折懸六三: “無事、これ名人。”に登場中の折懸さんは、そのキャリアにふさわしく、メグロのRZを走らせた。

●ライディングスタイルもエグゾーストノートも、目ではなく心に届くものだった

左ページでその走りをお見せした5人のゲストライダーによって、記念すべき第20回大会はいつになく盛り上がった(賞典委員の本橋さんも走ればもっとよかった。かつてのヤマハライダーなのだから)。

特にサーティースの人気はすごく、彼が実はきさくにサインに応じしてくれることを知ってからは、サイン攻めで自由に歩くことすらできないほどだった。レースが大いなる文化であることが確認できた日である。

■ジョン・サーティース:彼がホンダに乗ったのは、そのレーシングキャリアの後半、4輪へ移行してからだ。1967〜68年はF1 GPチームのドライバーとして走り、'67年のイタリアGPで劇的な勝利を飾っている。一方、サーティースが350ccと500ccで合計7つのタイトルに輝いたのは、'56〜60年にかけてのMVアグスタ時代であった。'60年には4輪にも乗るようになり、'61年にはこれに専念し、'64年にフェラーリでF1チャンピオンとなっている。

今回のタイムトンネルにはメイングケストとして来日、ホンダ・コレクションホールが準備したRC181で走った。彼に聞くところによると、実力的にはこの日が初めてというくらいのことだった。表彰式でのスピーチでは、コースとマシンにはまだに慣れずと述べてが、いわゆるリーンウィズによる人車一体のスムーズな走りは、見る者を大いに魅了した。またマシンがヘルウッド(彼もまた2輪から4輪に移り、チームサーティースでF5000/VPを走った。その後2輪へ復活して成功したが、すでに故人)の乗ったものであり、それを駆ったことで長年の夢を果たしたと話していた。ジョン・サーティースは1934年生まれ、まだ62歳の若さである。

①グランプリクラスの後、このレースに参加したサーティース、谷口尚己、宇野重吉の3人がそれぞれに合点し、万雷の拍手の中、シャボン旗を掲げた。それぞれ、62/60/59歳である。この日のこととまで、珍重が言われるほどになったことはなかった。
②サーティースの乗ったRC181の面影をつきまみりていた、ホンダ・コレクションホールの小林さんと、マシンの調子がよく、ホンダミュージックは、すべての人々の、心の奥底まで響いた。
③コレクションホール館長の秋庭さん(元HRC社長、'60年代にはGPチームを率いた)を囲む、折懸さん(左)と高橋さん。'60年代には3人ともホンダで頑張った仲であり、今でも和気あいあい、当日国光さんが乗ったCBはオリカケースビードショップチューンだ。



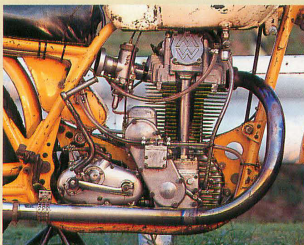
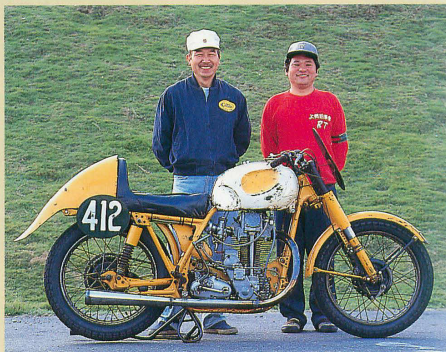
●タイムトンネルと旧車は それを愛する男たちが支える



タイムトンネルがここまで成長したのは、主催者の吉村さん(上の写真左。左は元いすゞワークスで活躍した浅岡さん。当日はモーターガスの3ホイラーで走った)の力による。21回以降もよろしく願っています。下の写真は、500cc用18インチレースタイヤ(90〜125cc用も準備中)を企画したプリデストンの金井さん。ウルトラライトウエイでは多くがこれを装着していた。この人も旧車レースを支えるひとりだ。

●1957年のワークス・メグロRZ、ついに登場

ここ数カ月の「無事、これ名人」をお読みなら、1957年の浅間で、メグロワークスの500ccシングルRZがワンツを決めたことをご存じだろう。そのRZが、オーナーの榎本さん、レストアラーの近藤さん(写真の左と右)の努力でタイムトンネルに登場し、オーナー自らのライディングでフジ/アサマクラスを走っただけでなく、エキシビション走行では'57年に2位となった折懸さんに委ねられた。マシンの詳細については時を改めるが、この車両は、ペベルシャフトのSOHCエンジンを搭載するものの、車体は優勝車と考えられている。



Results

of TIME TUNNEL

The 20th Anniversary

写真下は、それぞれがレース中に記録した最速タイムとその周回数。またRは各クラスにおけるレコードタイムの更新を示す。

ULTRA LIGHT WEIGHT



1位 内藤慶司 1分28秒744R (7/7)



2位 佐原伸一 1分29秒107R (6/7)



3位 上村博英 1分31秒538 (2/7)



4位 植田輝臣 1分29秒867R (2/7)

ULTRA LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	J 内藤慶司	Hon. CR10	10分38秒314	7
2	S 佐原伸一	Suz. Selpet K10	10分41秒573	7
3	J 上村博英	Hon. CR10	10分50秒472	7
4	S 植田輝臣	Hon. C200	10分50秒997	7
5	S 丹治秀男	Hon. CS65	11分10秒817	7
6	J 河合光男	BS. EUR-A	11分17秒969	7
7	J 小林 健	Hon. CR10	11分19秒276	7
8	J 岡本紀夫	BS. GBI	11分19秒817	7
9	S 太田 毅	Suz. Selpet K10	11分28秒475	7
10	J 蓮崎竜二	BS. GBI	11分37秒007	7

50ccとあまり速くない90ccまでがジュニア、90ccまでをシニアとして、両者の最速となるのがウルトラライトクラスだ。レースは完満のCR10を駆る内藤が2周目からトップに立ち、セパットの左側に3秒強のリードタイムをもつてフィニッシュした。内藤はジュニア、佐原はシニアクラスだから、小ぶく大差制したといえるだろう。今年のこのクラスは、ブリスターストの181インチレーシンググライダーによって、おもしろいレースが相当よくなくなった(走り味もいと好評)。

LIGHT WEIGHT



1位 赤石博行 1分21秒261R (5/7)



2位 岡野文雄 1分21秒727R (7/7)



3位 野坂英司 1分22秒861 (6/7)



4位 伊藤仁史 1分22秒187 (7/7)

LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	J 赤石博行	BS. BS90 EA1	9分46秒468	7
2	J 岡野文雄	BS. BS90	9分47秒381	7
3	J 野坂英司	BS. BS90	9分54秒746	7
4	S 伊藤仁史	Bullaco TSS125	9分56秒452	7
5	J 茂木敦信	BS. BS90	10分00秒570	7
6	S 田辺功一	Hon. CR93	10分14秒205	7
7	J 野崎功一	BS. BS90	10分18秒143	7
8	J 小川雄志	BS. BS90	10分20秒475	7
9	J 蓮崎隆一郎	BS. BS90	10分44秒525	7
10	S 山中平明	Hon. CR93	10分45秒376	7

125cc主体だが、元気のよすぎる90ccはこのクラスに回される。BS90はまさにこの典型で、ファン・ツーン・スリーフィニッシュを決めてしまった。5周目まで2位で終盤トップに立ち、わずかり、9秒差で駆け抜けた赤石は、旧歴マニアであると同時に、昨年のDOTTの最優秀選手に勝ったことがあるほど、昨年のDOTTの最優秀選手(OB)で、この年の覇者ともども1分21秒のアルタコをマークして、TSS125ccが入ってレースに華を添えた。

MID WEIGHT



1位 岩城潤一 1分17秒087R (5/8)



2位 大浦 聡 1分18秒389R (5/8)



3位 塩津 信 1分19秒504 (6/8)



4位 宮沢直史 1分20秒414 (8/8)

MID WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	岩城潤一	Duc. Mark3	10分38秒237	8
2	大浦 聡	Duc. Diana	10分54秒968	8
3	塩津 信	Aer. CRTT	11分01秒598	8
4	宮沢直史	Duc. Mark3	11分06秒540	8
5	堀島 邦	Duc. Mark3	11分08秒224	8
6	本城博文	Aer. Ala d'Oro	11分21秒647	8
7	小川昌幸	Hon. CL72	11分24秒352	8
8	佐藤 愛	Duc. Scrambler	11分25秒925	8
9	川村典夫	Duc. Mark1	11分26秒370	8
10	高倉 康	Aer. Sprint	11分28秒345	8

250ccクラスは、ドウカティ、アルマツキ、ホンダ、ヤマハなどが主役だが、今年は「91車」が優勝した。ウィナーは昨年に続き昨年の岩城で、タイム的にも1分17秒を切るのではないかというほど速く、完全に正解。優勝車は上位7位の小川・川・OL72。それに、CVR、YDSやTDCにも期待したい。ここまでの3クラス(総計は開催)は上位すべてがホンダ・ヤマハ・Ducatiで出ている。後にも3つあるロードレースをのぞいてから、日本の旧車は徐々に速くなっているわけだ。

FUJI/ASAMA EPOCH



1位 浅場啓二 1分29秒832 (3/7)



2位 亀井 寿 1分28秒927 (5/7)



3位 田島一志 1分35秒759 (3/7)



4位 長田信一 1分40秒241 (6/7)

FUJI/ASAMA EPOCH RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	浅場啓二	Triumph Trophy	10分53秒491	7
2	亀井 寿	R. Enfield Bullet	10分58秒784	7
3	田島一志	Hon. CS92	11分39秒650	7
4	長田信一	Meguro 2-2 Replica	11分53秒431	7
5	山田勇作	Norton ES2	12分22秒577	7
6	豊原 健	DSK A25	12分32秒263	7
7	関根忠彦	Triumph T20	12分33秒618	7
8	中里英治	Yam. YA6	12分33秒618	7
9	小林 健	Hon. CL15	10分55秒318	6
10	立花啓毅	Matchless G3L	11分03秒242	6

1953年の富士登山レース、1955/57-59年の東海レース、あるいはそれと同時代の車間に参加が許されるのが、フジ/アサマエポッククラス。したがって、「50年代のトライアンフ」(58年の遠征をビル・ハントが削っている)やBSAゴールドスター(同じく今期のゲストである高橋昌光が乗った)などは、大改造しなければ出場でできる。レースは、とくに蓮崎を過ぎたサテティアースと同年のDOTT・アサマで使っているアサマ、ハブツ・ジョンの「ワゴン」で追い上げ、優勝した。

タイムトンネルは、旧車レースだけでなく、かつて人々が造り出し
今日まで続くオートバイ文化を味わうイベントだ
パレードランやフォーランナース、フジノアサマはこの好例である
ホンダ・コレクションホールはこうした趣旨をよく理解し
サーティーズのためのRC181以外にも数台を展示した(右)
20回を迎え、このイベントはますます盛況である



SUPER CLASSIC



1位 清水良三 1分13秒530 (2/9)



2位 山田 勝 1分17秒605R (9/9)



3位 並木国夫 1分16秒434 (2/9)



4位 篠宮廣治 1分18秒417 (5/9)

SUPER CLASSIC RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	S 清水良三	Triton	1分12秒252	9
2	J 山田 勝	Triatic(Tri+Duc)	1分19秒480	9
3	S 並木国夫	Triton	1分19秒087	9
4	S 篠宮廣治	Triumph 6TA	1分20秒549	9
5	S 長島 光	Triton	1分17秒793	9
6	J 永山貢生	Duc. Sebring	1分23秒655	9
7	J 津久井隆雄	Hon. CB77	1分27秒455	8
8	J 斎藤淑郎	Hon. CB72	1分30秒799	8
9	J 高橋義治	Hon. CB77	1分42秒126	8
10	J 吉川秀雄	Hon. CB77	1分58秒916	8

350ccまでジュニア、それ以上シニアの2クラスに区分される。今年からRCRと最新のキャブレターが使えるくなり、ルック的にはより華やかなものとなった(ホダダのグレナードのためにタイムヒンが開発したのはじめだ。CRは新される)。レースは昨年の王者である清水(53歳)がやはり速く、2位以下は問題にせず優勝した。清水は昨年1分11秒43を記録しているから、2位以下と大差だったことを考えても、新規定によってやや遅くなったのだろうか。

GRAND PRIX



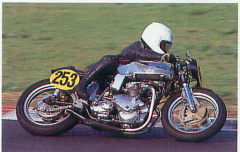
1位 岩道博志 1分16秒398 (8/9)



2位 J.サーティーズ 1分15秒481 (7/9)



3位 岩城一 1分12秒877 (6/9)



4位 山田 勝 1分17秒986 (5/9)

GRAND PRIX RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	岩道博志	BSA. Gold Star	1分15秒566	9
2	J.サーティーズ	Hon. RC181	1分15秒434	9
3	岩城一	Matchless G50	1分15秒866	9
4	山田 勝	Triumph T100	1分20秒060	9
5	安 光秀	Matchless G50	1分20秒945	9
6	岡野文雄	Aer. Sprint	1分27秒950	9
7	吉木 静	Norton Manx	1分15秒189	9
8	浅池啓二	Triumph T100	1分15秒143	8
9	宇野順一郎	Yam. TD2	1分20秒650	8
10	M.スパーリング	Triumph GP	1分15秒382	7

ゲストライダーの3人、サーティーズ、谷口、宇野も出場したこのクラスは、世界GPを走ったことがあるマシンと、それに準ずる車両のためにもある。スタート直後、ゆっくりにマシンを脱走してはいたサーティーズは、徐々にだが確実にペースを上げ、岩道+ゴールドスターに続く2位。谷口はライオン、宇野は無理をせず走った。一方昨年の覇者岩城はスタートでエンジン始動に失敗、猛烈に追い上げを取行ても3位に甘んじたが、ラップタイム的にはダントツの速さであった。

VINTAGE



1位 堀 光一路 1分27秒186 (2/7)



2位 瀬 新治郎 1分28秒376 (7/7)



3位 船橋則善 1分28秒989 (3/7)



4位 新倉慎次 1分24秒913R (6/7)

VINTAGE RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	T 堀 光一	H-D FL	1分26秒417	7
2	T 瀬 新治郎	BSA M1 Gold Star	1分28秒415	7
3	T 船橋則善	陸王 VFD	1分28秒793	7
4	T 新倉慎次	Triumph T100	1分29秒863	7
5	J 斎藤 豊	Velocette MIT	1分55秒149	7
6	J 宮崎一裕	AJS TR	1分11秒924	7
7	J 浅木 静	Norton Int.	1分18秒471	7
8	T 浅島一志	Velocette KTT M48	1分32秒955	7
9	T 浅野真博	H-D	1分47秒467	7
10	J 加藤明彦	Velocette KTT M48	1分48秒903	7

第2次大戦以前車のクラス。350ccまでガゼリ、それ以上をトムと呼ぶ(この名前、ちょっと怪くないでしようか。吾村さんノ)。ハンドチェンジやサイドバルブはすべてオリジナル。優勝したのは、ハーレーショップとして有名なフリードムのボス、堀が駆るFL(1947年型)で有名な、リアルムコイイスガスポンサーとのことで、ライオンウェアも決まっていた。新倉はスタートに失敗、レコードタイムを達成するも4位に終わった。

THE FORERUNNERS CUP



1位 斎藤淑郎 2分18秒227R (1/1)



2位 田中吉孝 2分27秒559 (1/1)



3位 星野嘉苗 2分34秒851 (1/1)



4位 近藤 啓 2分39秒060 (1/1)

THE FORERUNNERS CUP RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	斎藤淑郎	Douglas EW	2分18秒227	1
2	田中吉孝	Sunlight	2分27秒559	1
3	星野嘉苗	Sunlight	2分34秒851	1
4	近藤 啓	Sunlight	2分39秒060	1
5	須田博好	Suz. Minifree	2分49秒240	1
6	山田哲也	Ko-Ken	2分59秒977	1
7	宮村隆志	Triumph TT	3分05秒905	1
8	橋田孝志	BS Motor	3分29秒866	1
9	福田隆幸	BS Motor	3分30秒029	1
10	今井由紀夫	Chater LEA	3分41秒541	1

モーターサイクルのバイニエアたちに日本の自転車バイク(多分補助エンジン)を加えて、真波をたつた1周、それも逆走するのガフアランナースカップ、第1回、2回とも勝ったのは後者だが3回目にして真波とダブルス快進、コースレコードもたてき出して英国の勝りを守った。2〜3位はサンライトだが、3位に入った星野は、軽井沢でいよいよ本格的なミュージアム、モトテクを主宰するエンス・ジヤスト。このクラスもまた、タイムトンネルを代表するひとつの顔である。



RETURN Sundance Super XR1200 Project Of The REAL

それは、大陸の偉大な先駆者達によって築き上げられ、
そして極東の技術と執念により現代に蘇った。

SUPER XR1200 DT Jay

ダートトラックレース界に伝説を作った男、ジェイ・スプリングスティーンをイメージしたオールドスタイルのダートトラックレーサーレプリカ。C&J製フレームにスーパーXRエンジンを搭載。前後18インチのスポークホイールやリヤ2本サスなどが、往年のワークスダートトラックレーサーXR750を彷彿させる。

●SUPER XR1200 DT Jay 350万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモトルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作した往年のダートトラックレース用をスリット対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスは48mm正立リヤショックはダブルスプリングスリット対応。前後18インチのスポークホイール、リヤ2本サス、フロントファンダー、シートはダートトラックタイプを採用（製品のガソリンタンクには、開発中のアルミ製フラットタンクを採用予定）。



SUPER XR1200 DT Scotty

ジェイの記録を破り新たな伝説の扉を開いた、スコット・パーカーをイメージしたマシン。最新のワークスダートトラックレーサーと同様に、リヤにモノサスを使用するC&J製フレーム、ブーンボックススタイルのニューエキゾースト、モータースタイルの前後18 or 19インチマグホイール、フロント倒立フォークを採用。

●SUPER XR1200 DT Scotty 400万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモトルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作したダートトラックレース用をスリット対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスはWP製ダートトラック用倒立フォーク、リヤショックはモトクロス用正立。前後ホイールはマグホイールの18インチ、または19インチがチョイス可能で、ダートタイヤを装着。エンジン下にはアルミ製オイルクーラーを装備。マフラーはブーンボックスタイプのデュアルエキゾーストシステム。ガソリンタンク、フロントファンダー、シートはダートトラックタイプを採用。ハンドルはアルミ製ダートトラック用フラットバー。



SUPER XR1200-5

往年の名車、XR1000のフォルムを現代の技術で忠実に再現。単にスタイルを複製したのではなく、ハイパフォーマンスと耐久性を兼ね備えたサンダースオリジナルエンジンを搭載するサンダーモトルマシン。エンジンの性格は他のスーパーXRシリーズと同様に、細部に至るまでチューニングが可能。

●SUPER XR1200-5 ベンチングモデルコンプリート 248万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモトルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作した往年のダートトラックレース用をスリット対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスは48mm正立リヤショックはダブルスプリングスリット対応。前後18インチのスポークホイール、リヤ2本サス、フロントファンダー、シートはダートトラックタイプを採用（製品のガソリンタンクには、開発中のアルミ製フラットタンクを採用予定）。

●SUPER XR1200-5 (18インチ) モデルコンプリート 298万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモトルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作した往年のダートトラックレース用をスリット対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスは48mm正立リヤショックはダブルスプリングスリット対応。前後18インチのスポークホイール、リヤ2本サス、フロントファンダー、シートはダートトラックタイプを採用（製品のガソリンタンクには、開発中のアルミ製フラットタンクを採用予定）。



IFMA KÖLN

1996年 IFMAケルンショー

●さまざまなツインが日欧から登場

1年おきにケルンで開催されるIFMAショーが、今年も10月2～6日にかけて開催されたVTR1000FとTL1000Sを含む日本車は10月号から3回にわたって別ページで紹介しているの
ここでは相変わらず活気のあるヨーロッパのメーカーにスポットをあててみよう

Photos and Text : Kyoichi Nakamura

1996年のケルンショーはさながら2気筒にスポットライトがあてられたかのようにだった。ホンダとスズキからはまったく同じボア×ストロークを持つ、VTR1000FとTL1000Sがそれぞれ発表され、ビモータは待望の2ストローク・スポーツスターの500Vドゥエ、ドゥッカティはスポーツツーリングモデルのST2、カシバはキャニオン900、モト・グッツィはV7イボグリップオ、そしてラヴェルダは750と新ゴーストと、日欧双方のメーカーから次々と魅力的なツインが登場した。

中でもスズキTL1000Sは明らかにショーの注目を集め、価格の点でもVTRより100ドル以上安い8999ドル(米国)という数字で人々を驚かせたばかりか、同じようなリアダンパーをオーリンズと開発していたヤマハを悔しがらせた。しかし、ホンダには早くも燃料噴射付きSPバージョンの噂の煙が立ちのぼっている。

ヨーロッパのメーカーに目を向けると、5年間に及び努力を果たせてついに500Vドゥエを発表したビモ

ータ、Kシリーズ最新の4気筒KI200RSを放ったBMW、すでに充分な事前情報が浸透しているT595デイトナとT509スピードリブルを同時にデビューさせたトライアンフが、華やかな注目を集めていた。

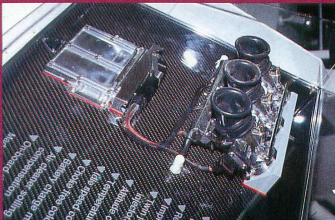
しかしアメリカの投資会社TPGからドゥッカティへの現金注入で多額の資金を得たはずのカシバのスタンドには、依然としてスーパーバイクF4の姿はなく(すでに数カ月前、ケルンでは発表しないという決定があった)、一部では懐胎期間が長すぎるこのモデルの生存能力を疑問視する声から聞かれ始めている。

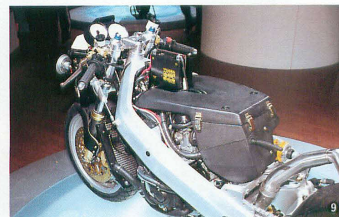
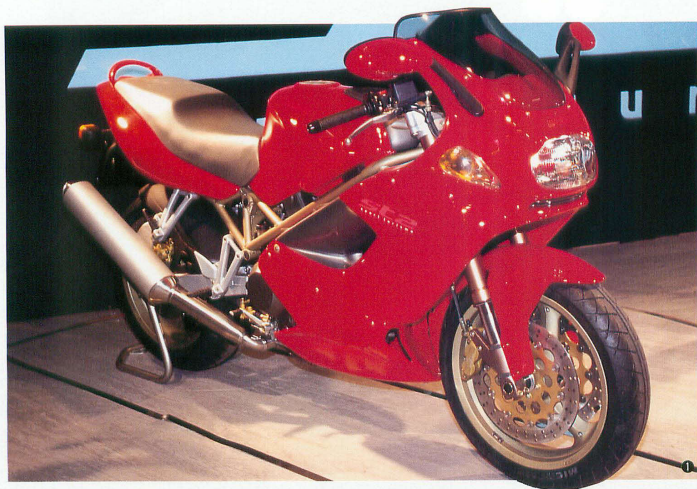
一方4ストロークシングルの市場は相変わらず活発で、アフリカは新しいベガソ、BMWはファンデュロのロードバージョンであるF650ST、KTMはデュク同様に斬新なプロトタイプのロードスターを発表した。またハスクバーナからは待望のスターターとバランスを装備するTE610が登場して、ヨーロッパメーカーの意欲的な姿勢をみせている。(中村恭一)



TL1000Sのパフォーマンスキットは'97年のパリショーで?

TRIUMPH T595 DAYTONA 最初予想されていたようなスーパーバイクではなく、ビッグバイク市場でファイアブレードやサンダーエース、916などと対抗するためにデビューしたT595デイトナは、WSBの3気筒/900ccルールを意図的に55cc超える排気量を与えられた。ベースになったデイトナのボアを3mm拡大した、79x65mm、955.8ccのエンジンは全面的に軽量化され、シリランダーヘッドの設計をロータスエンジニアリング社の協力で、ボート、カム、燃焼室の形状を変更、より効率のよいエグゾーストシステムを採用した。さらに非常に速い燃焼速度を誇る、フランスのSagem M2000というエンジン管理システムを持つ燃料噴射によって、1300s/10200rpmの公称出力を発揮、最大回転数は10700rpmまで保証されている。このパワーパッケージをストレスメンバーとして搭載する10kgのペリメーターフレームは、精悍前面のアルミ引き抜き材で構成される。正正式式45mmのカートリッジタイプのフロントフォーク、片持ち式のスイングチェーンに組み合わされるリアショックは、ともにショーウ製。タイヤはブリヂストンのBT56を標準装備、フルフェアリングのボディワークは、流行のフォックスアイ風のデュアルヘッドランプを装備する。車重は乾燥で198kgと軽く、ネイキッドのスピードトリプルより2kg軽いだけである。TRIUMPH T599 SPEED TRIPLE '93年のパリショーでデビューして、トライアンフの機軸頭1台になったスピードトリプルに、初のフルモデルチェンジが行われた。基本的にはT595のネイキッド版だが、EFIはリプログラムされており、885cc(76x65mm)のエンジンは中速域でのパンチを強調した仕上がりで、最大出力は1080s/9100rpm、いわゆる「ストリートファイター」風の独特なスタイルは賛否両論だが、日本のメーカーにはない発想を持っている。メーカー上に小さなスクリーンを備える仕様も用意される。本国での価格は、デイトナが9695ポンド、スピードトリプルが8800ポンド(約175・160万円、17.5%の消費税込み)で、今年の終わりに発売される予定という。







10



11



12



13



14



15



16



17



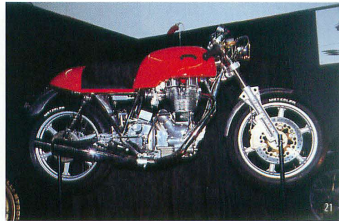
18



19



20



21

①**①DUCATI ST2** TPGの株式買入れ後、初のショーで発表されたドゥカティのニューモデルは、スポーツツーリングバイクであるST2。M900のデザイナーであるガルーツィの手になるST2は、二重焦点式バックミラーや、距離計内蔵のデジタル情報センサー、上方角度の調整ができるサイレンサーなど、実用的な装備が凝らされている。エンジンは、94×68mm、943.8ccの燃料噴射付き水冷2バルブデスモ。フレームは900SSのスペースフレームをベースとしたものを使う。

②**②DUCATI M900** モンスタはより多くの低速パワーを与えられ、シングルシートやキャブレターの予熱装置などを装備する計画がある。写真のボリイは柄の一部の都市ですすでに採用されているもので、ビルトインのスタイリッシュなリアバッグを装備する。

③**③BMW K1200RS** 1983年にデビューしたK1200RSの最新型は、70.5×75mm、1171.1ccのロングストロークエンジンと、ボッシュの燃料噴射装置により、130ps/8750rpmを発揮。アルミフレーム、6速キックボックス、そしてテレレバー式のクラントサスペンションをシリーズに初めて採用する。また、ABS、触媒排気ガス浄化装置を標準装備し、ボクサーシリーズと同じような車体の調整機構も備わる。

④**④BMW F650ST** オヒットを続けていたF650のロードバージョンだが、商品の共通化を意図したためにファンデューロとのスタイル上の違いはほとんど感じられない。たがよく見ると、18インチのフロントホイール、サスペンションの変更による車高の低さなど、小柄な女性ライダーに魅力的な内蔵が多数盛り込まれている。

⑤**⑤BIMOTA 500V due** ドゥエとはtwoのイタリア語。昨年のミラノショーで発表された、水冷2ストローク・クランクケースードバルブの498.8cc(72×61.25mm)90馬力Vツインエンジンが、ついにロードバイクとして登場した。かつてタンブーリンの下で働いていたセルジオ・ロビアーノがデザインしたボディワークは写真で見ると、流線形でダイナミック。ギアボックスで110hp/9000rpmを発揮す

るこのバイクは、来年5月に600台が作られる前に、10台の試作車がビモータの輸出先である各国の環境下でテストを行う予定だ。イタリア国内で2950万(約225万円) リラという価格は、絶対にお買い得!

⑥**⑥BIMOTA SB6R** GSX-R1100のエンジンを搭載するSB6は、エアボックス、エグゾーストシステム、リアショックを改良。また、カーボンファイバーのサブフレーム、新しいボディワークを与えた。

⑦**⑦MOTO GUZZI V7 IPPOGRIFO** イボグリッフォとは鷲の頭と翼を持つ伝説の鳥。このレトロスタイルのロードスターに使われるエンジンは、イスラエル空軍のスパイ飛行機に使用されたものがベース。ウェバーレリリEFを装備する。82×71mm、749.9ccのババユニッドは58hp/5500rpmを発揮。WPのリアショックはシート下に水平に設置。来春に700台が生産される予定で、1600万リラ(約120万円)。

⑧**⑧CAGIVA CANYON 900IE** エレファントのキャニオン900IEは、単気筒のキャニオン600のコンセプトを流用したボディワークで登場。タイヤやブレーキなどによりロード指向の部品を採用。VツインエンジンはEF装備の904cc2バルブデスモ。

⑨**⑨APRILIA PEGASO 650** デュアルババのペガソ650がフルモデルチェンジ。エンジンは旧型と同じ水冷DOHC4バルブエンジンだが、よりオンロードユースを明確なものとして、アルミフレームのジオメトリを変更。シート高も低く(845mm)は依然として高いゆがして、アブリリア流の洗練されたスタイリングを与えている。

⑩**⑩LAVERDA 750** 2年前にラヴェルダが再建されて以来、初めての新しいエンジンが登場した。83×69mm、746.7ccの水冷DOHC4バルブエンジンは既存の668(667.9cc2気筒)をベースにしているが、エンジンキャスティングは新しい。現在の668に使われているアルミツインバブフレームに搭載して、間もなく生産が始まる予定だ。

⑪**⑪LAVERDA GHOST STRIKE/LEGEND** ネイキッドのゴーストに追加バージョンが発表された。アルミツインバブフレームにツインヘッドランプのミニカウルとカーボンサイレンサーを装備し

たストライクと、スチール製のパイプフレームをラヴェルダ伝統のオレンジに染め、ミニカウルを装備したレジェンドの2機種。燃料噴射を用いるエンジンは両車とも667.9ccのDOHC空油並列2気筒。

⑫**⑫KTM 620 UNIT** 独自の市場を築いて成功を収めているデュークをデザインしたKTMのガラハット・キスガが、再び大胆でユニークなバイクを創作した。デューク以後の新しいデザイン研究として発表された620ユニットは、軽さとパワーを追求した仕様で'97年に規定生産される予定。ホイールは前後17インチ、倒立フォークとリアアシッドはWP。エンジンはデュークと同じ608.9ccの水冷SOHC4バルブ単気筒、LCAを搭載。最大の特徴はデュアルDEヘッドランプとヌメとした低いボディ。価格はデュークより少し高くなるだろう。

⑬**⑬KTM 620 CITY CROSSER** もう1台のキスケデザインは、ユニットとは角度を変えたストリッドスクランラッ。こちらのほうはいデューク的な表情を持っているが、レイプはシャープで明確だ。ホイールは19/17インチで、エンジンはやはりLCA。KTMはの他にデュークをくくりの2ストローク125ccシングルも開発している。

⑭**⑭KTM RALLY** キニガドナーのデザートレーサーをベースにしたカスターミ仕様のプロダクションモデル。エンジンはこれもLCA。

⑮**⑮MuZ BANTUM** ムズのMuZはマレーシアのホンリオン社に買収されて、将来の基盤を確保した(詳細はP.111に掲載)。その結果、昨年のバーミングハムショーで展示されていたBSAバントムも、'97年に東南アジアとドイツの両方で生産されることになりそう。ただし所有権が複雑なBSAの名前は使わないかもしれない。搭載されるエンジンはホンリオン製の4ストローク125ccシングル。

⑯**⑯HUSQVARNA TE610** ハスクバーナの4ストローク単気筒に、待望のスターターモーターとカウントーバランサーが装備された。

⑰**⑰EGRIENFIELD** スイスのスペシャリスト、フリッツ・エグリの最新作は、ツインバルブのEGリフレームと'60年代のスタイルを、インド製のOHVシングルに与えた魅力的なカヴェー・レーサーだ。

① TL1000S



② VTR1000F

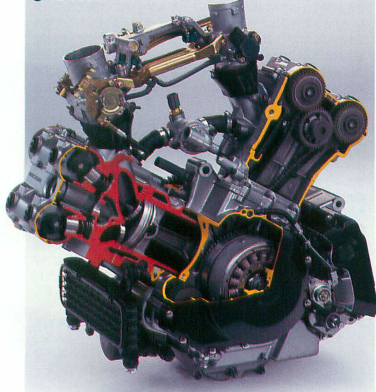


全容が明かされたVTR1000FとTL1000S。VTRは創立50周年の目玉のひとつだから、ホンダにしてみれば、TLの登場は晴天のへききかもしれないが、「マーケティングの結論はとも同じということです」と、田所スズキ技術部長が言うように、馬力規制が進む中、絶対馬力が低くても、軽量で、面白さと速さが期待できるVツインは、ひとつのトレンドなのであろう。

共通する部分が多い両車だが、「新しい面白さの提言が狙い」（三神ホンダ取締役）というVTRに対し、スズキは秀でた潜在能力を強調。レース参戦についても、「個人的にはバックアップしたいし、それでVTRを育てていければと思う」（斎藤VTRプロジェクトリーダー）に対し、スズキは欧州プレスの質問に、「近い将来にはぜひ参戦したい」（高田スズキ海外営業部長）と答え、メーカーとしてははっきりした方向性の違いをみせた。

クルンで現車を技術的に見比べてみると、こうしたスタンスの違いが明確にみとれる。またがってみると、VTRはCBR600Fなどに近い、スーパースポーツながら快適性も重視したもののだが、TLはシートが高く、ハンドルもやや速く低い、走りに振った設定なのだ。ボア×ストロークは両車98×66mm（BS比：0.673）。限界まで回転数を稼ぐというほどではないが、かなりのショートストロークだ。これはワークスドゥッカティ

③ TL1000S



ケルンに姿を現したビッグVツイン VTR1000FとTL1000Sを考察する

さまざまな憶測が飛び交う国産1000ccVツインスーパースポーツ

11月号で諸元は紹介済みだが、今月はIFMAショーに足を運んだ和歌山利宏さんが実際に触れての両車のレポートと、TL1000Sのロータリーダンパーの解説をお届けする

996やIFMAに登場したSPSと同じ数値だが、決して偶然ではない。996は、もともと851の92×64mm（0.695）から発展したもので、888では2mmボア・アップの94×64mm（0.680）、916ではストロークを伸ばし94×66mm（0.702）、955では2mmボアを拡大して96×66mm（0.687）となった。ドゥッカティのように10500rpmまで回するには、平均ピストン速度を23m/secに抑えられるように、ストローク66mmとする必要があったのだらう。900SSはストローク68mmだが、フルサイズの96×68mmでは、高回転まで伸びる特性は得にくくなるのだ。

ところがコモーターのレッドラインに注目すると、TLの10500rpmに対してVTRは9500rpm。VTRは出力も控えて最大トルク回転数は7000rpmと低い。VTRは低中速域はトルクフルかつスポーティに扱いやすい特性ながら、高回転域に向かってシャープに駆け上がり、レッドゾーンまでしっかり回るのだらう。高回転高出力ぶりを前面に押し出したものではなくても、ショートストロークのよさを生かし、ホンダらしいスポーティさを実現しているはずだ。対するTLはしっかりとパワーを絞り出し、出力、トルク、ともに強い。だが最大トルクを8000rpmで得て10500rpmまで回るにすれば、最高出力発生は8500rpmと低めだ。ワインディングロードではトルクの立ち上がりを利用してスポーティに走れる一方、サーキットでは高回転域で唐突のないスムーズな走りを実現していると思われる。

足まわりを目を移すと、VTRはドゥッカティと同じくピボットをクランクケースに持つ。このことを斎藤氏に聞いてみると意外な答えが返ってきた。Lツインのドゥッカティでは前輪荷重は48%程度しかない。これでコーナリング性能を追求してもフロントの接地感が得られないはずなのに、レースでも速さを証明しているし、ピボット方式についても剛性的にホンダの基準では成り立つわけがないものだという。しかしドゥッカ

ティは、SS系、ピボットをフレームでも支持するようになった916ともに、ピボットまわりのしなりをうまく利用することで旋回性を高めている。こうしたいいところを学び、操る面白さを実現したかったというのだ。

前気筒の前傾角はRVFと同じ35度。これはドゥッカティより起こすことでホイールベースを短縮するためではなく、上下割りのクランクケースではこの前傾角が限界だからだ。それでもラジエターを左右分割とし、エンジンに前輪を近づけて前輪荷重を稼いでいる。またフレームの剛性もドゥッカティより高いはずだ。つまり、ドゥッカティが持っているネガティブな部分に対処しながらも、ライダーの依存度が高い、乗りこなす面白さを高いレベルで実現しているとみていいだろう。

それからするとTLは、現代のレーサーに近い傾向だ。VTRよりホイールベースは15mm短く、スイングアームは10mmほど長い。エンジン位置が前寄りで、気筒配置はVTRより5度前転しており、マスは前輪に近づいている。VTRが前輪荷重49%程度だとしたら、TLはほぼ50%と思われる。スイングアームピボットもフレームで両側から支持、剛性バランス的にも一般的なものだ。



VTR1000F ④

⑤ TL1000S



フレームはトラス構造ながら剛性感にトラスらしきはなく、ナチュラルでむしろツインスパイプに近いものでないかと私は想像する。メインメンバーは下側の太いルーパで、5点支持のエンジンは剛性メンバー。ねじれ中心はヘッドパイプとピボットを結んだ線に近く、理想的でもあるから。つまりTLはVツインならではのメリットを生かしながら、現在のレーサーに近いフィーリングを実現しているのではなかろうか。

6 VTR1000F



ハンドリングの特徴を如実に物語るのが同車のフォークオフセット量。VTRの推奨35mmに対し、TLは30mm程度。35mmはストリートスポーツ向きで、ステアリングの内向性を利用して軽快にステアしていく傾向。TLの30mmはレーサーレブリカ寄りで、操縦自体は重くなるが、操縦による接地点の移動量が大きく、ダイナミックにマシンを操縦していくとする傾向だ。この数値はマシン全体とのバランスで成り立ちものだから、異なるハンドリングの傾向を示しているといえる。

VTRはライダーの依存度が高いながらも取つてきやすく、TLは高いスポーツ性と同時に素直さを持つなら、同車の走りには別世界というほどの違いはないかもしれない。しかしここまで述べてきた素性の違いは、乗りこなし、いじり、セッティングしようとしたとき、多方面に大きく影響してくるはずだ。(和歌山利宏)

TL1000Sに装着される、ロータリーダンパーの構造と原理

TL1000Sのニューフィーチャーのひとつ、リリショックのロータリーダンパーは、すでにスズキのワークスモトクロスサーに装着された実績があるが、オンロードモデル、それも量産車としては初採用だ。これは、ダンパーがピボット後方に、スプリングは後部側気筒の右側にセットされ、別々のリンクによって作動するというものである(①)。

②はロータリーダンパー単体を右側から見たもので、奥に見えるセレーションが切れたシャフトがリンクによって回転してユニットが機能する。右側上部に減衰力発生するバルブがあり、手前が圧側、奥が伸び側である。

ロータリーダンパーを説明する前に一般的なダンパーの仕組みを確認しておこう。③は一般にガスショックと呼ばれるガス分離加圧型。ロッドと一体化になったピストンの、上方には伸び側、下方に圧側減衰力のバルブを備える。伸び行程(④下図の左側)ではシリンダーの下側から上側にオイルが流れる。この場合、圧側バルブには抵抗はないが、伸び側バルブでは板バネによって抵抗が生じ、減衰力発生している。圧縮行程ではその逆(⑤下図の右側)となる。シリンダー内をロッドが上下することで体積変化が生じるので、それを吸収するために、フリーピストンで遮断されたガス室が設けられ、そのガス室には約12〜20kg/cmの圧力を持つ窒素ガスを封入されている。

⑤はロータリーダンパーの原理を示して②(②の写真を見ればわかるように、実際にはこの図のように平面には

並ばないが)、黒い矢印は伸び行程でのオイルの流れを示している。ハウジングの中をベーン(羽)の付いたローターが白い矢印の方向に回転すると、オイル室Aとオイル室Bの容積は小さくなり、オイル室Bとオイル室Cの容積は大きくなる。このとき、オイル室Aからオイル室Bへオイルが流れるのだ。また、オイル室AとB、オイル室Bとは、それぞれコネクティングホールで連結されていて、オイルはこの通路も流れる。このポンプ部の構造と各部名称を表したのが③で、オイルの流れを平面としてとらえたのが④である。ポンプによってオイルパス(⑤の-)にオイルが流れると、伸び側減衰力バルブが減衰力発生する。直列に置かれた圧側減衰力バルブではオイルは抵抗なく流れる。伸び行程ではオイル室AとながなるオイルパスC(⑤の-)から、伸び側減衰力バルブを通して、オイルパスD(⑤の-)、そしてオイル室Bへとオイルは流れる。

一般的なガス分離加圧型のダンパーでは、ガス室を備えたアクキュレーター(accumulator:蓄積者、ため込み量という意味)はロッドの体積変化を補うために必要だが、ロータリーダンパーでは作動に伴いローターとベーンが回転するだけで体積変化はなく、本来ならアクキュレーターは必要ない。しかし、フリーピストンで仕切られた同様の構造のものを備えているのは、オイルが温度上昇によって熱膨張するのを吸収するため、封入圧も3kg/cmと低い。

さてロータリーダンパーのメリットだが、まず作動性の

①②ステアリングヘッドとメーターまわりの比較。①がTL1000Sで、②がVTR1000F。タコメーターのレッドラインはTLが10500rpmと高回転型であることを暗示するが、VTRは9500rpmと控えめ。またフォーワードシフトは、TLは推奨30mmレブリカモデルに採用される数値だが、VTRは35mmと、ストリート、またはツアラに採用される数値だ。両車の性能を実際に物語る部分である。

③TLのカットエンジン、カムシャフトの駆動は、クラッチに切れた後、アイドラーシャフトからギアで伝達する方式。これによってシリンダーヘッドを低くするとともに、排気側のカムシャフトの吸気側より10mm低くすることで排気と干渉を避け、ポテンシャルの増進を可能にしている。燃料供給は大口径52mmのジェットクションとして、供給量の理想化を図り、アフターバルブ性を高め、11.3:1という高圧比を可能にしている。クラシックケースは左右割りで必要ながら、3軸をコンバインドにまとめることができる。

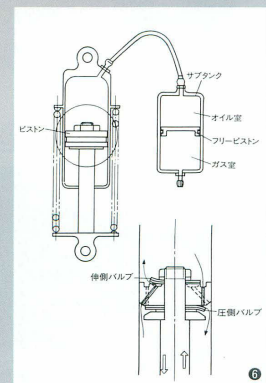
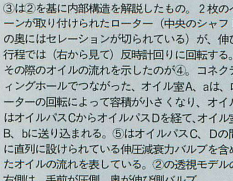
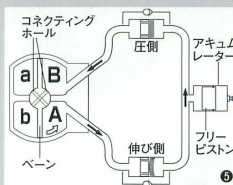
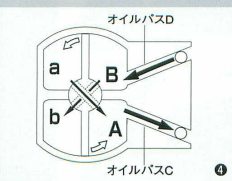
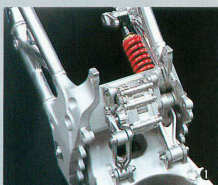
④VTRは、前後欧前傾角35度、ケースが上下分割。アッパーケースとシリンダーが一体。構成はRVFと同じで、V4を半分にしたような基本レイアウト。燃料供給はφ48mmのスラット型フラットバルブのダウンドラフトCVタイプ。リミッターは10300rpmで働く。

⑤前後アクスルピボット間を短縮して前後分向向きを稼ぎ、ステアリングアライメントをレーシングマシンに近いVTL。φ320mmのフロントブレーキディスク。φ43mmのフルジョグスタプルベリッドフォークなどを装備。高い潜在力を持たせた構成。量産初のアールミッドラスフレームは、下側のバーがメインのメンバーとなっている。

⑥インテグレートピボットをクラシックケースに持つVTRだが、インフレームの剛性はドカティよりかなり高いと思われる。ラジエーターは左右に振り分けられていて、φ29mmのフロントブレーキディスク、φ43mmリアディスクと、全体のバランスを意図した構成。

よさが挙げられる。一般的なダンパーではピストンとシリンダーが移動することでリククションが生じ、ダンパーにかかるとGによってもそれはひどくなる。しかしロータリーダンパーは作動に伴いシャフトの回転を軸で支えているだけだから、フリクションは小さい。実際に車体を手で押しても、リリショックの動きは実にスムーズだった。また路面から突き上げられたときと、高圧のガス室を圧縮させることで生じる硬さがないこともメリットとなる。さらに、ダンパーとスプリングに異なったレバ比率の変化特性を与えることで、より理想的に近い挙動が得られる可能性がある。例えば、ダンパーのレバ比率の立ち上がりは強く、通常時は有効に姿勢変化を起こさせやすくしておいて、Gのかかったストロークの奥へ硬さを出すといったことも可能になるのだ(おそらくTLはそうなの?)。

だがTLにはそうしたメリット以前に、一般的なショックユニットの位置に後ろ側気筒のエキパイのスペースがあるため、レイアウト上コンパクトと決めかねるため必然性があったともいえる。また、こうした新機構をセッセンショナルなモデルに採用したかったという発想もあったのかもしれない。ただ気になるのは、現在のロータリーダンパーにはアフターマーケットパーツはなく、ユーザーがニーズに応じて自由に選べないことだ。それを超越するだけのメリットがあるにしても、アフターマーケットの体制は気になるところであり、今後を見守ってきたい。(和歌山)





●R80GS BASIC



●GOLD WING SE



●JOG APRIO



●BAYOU 400 4x4



●BIRDIE (RC50T)



●BIRDIE (RC50GT)



●BIRDIE (RC50GT)



●JOG APRIO



●JOG APRIO



●JOG APRIO



●JOG APRIO

IFMAショーに出展される国産車

さまざまなジャンルに一気に攻勢をかけるスズキを最後のパート3で紹介しよう

PART 3

ビッグツイン対決に目が行ってしまふ今回のIFMAショーだが、スズキの新型車はTL1000Sだけではなく優れた基本設計を持つ750ccをベースに開発された600cc、ミドルクラスのオンオフモデル、そして高い動力性能が期待できるアメリカン。スズキの出展車には乗ってみたいと思うオートバイが多い

GSX-R600



FREEWIND



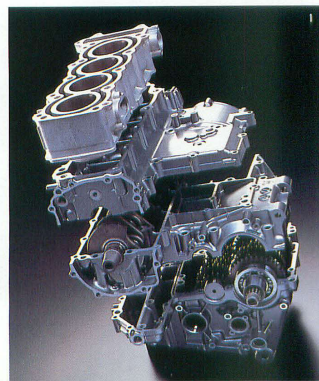
MARAUDER



KATANA
LIQUID COOLED



KATANA



●BMW

R80GS ベーシック New Model
●OHVフラットツイン搭載のR80GSが復活
 発売日1996年11月初旬 価格118万円

古きよき 4 サイクル水冷水平対向OHV 2 気筒エンジンを搭載する R80GS ベーシックが 100 台限定で販売される。'93 年に SOHC4バルブの R1100RS が発表されると、OHV フラットツイン搭載モデルは徐々にラインアップから姿を消していったが、伝統の OHV 2バルブエンジンの人気は今でも根強く、そうした声に応える形で登場したのが、'88 年にモデルチェンジした R80GS の復活といえるこのモデルだ。ピング製 632mm キャブレターとクラシックなスタイルの丸型ヘッドカバーを持つエンジンは、797.5cc (ボア×ストローク: 84.8×70.6mm) の排気量から当時と同じ最高出力 50ps/6500rpm、最大トルク 6.1kg-m/3750rpm を発揮する。また、パラレラー式リアサスペンション、クロスボークのホイールなどの装備も共通だ。しかし、'84 年に登場した R80ST 5バルブ燃料タンク (容量: 19.5ℓ) の採用、ブルーに塗られたフレームの後面やシート (シート高: 865mm) の形状などが '88 年型とは異なっている。塗色はアルビノホワイトの 1 種類のみ。

●HONDA

ゴールドウイングSE Year Model
●米国製の大型ツインターン
 発売日1996年12月25日 価格213万円

ホンダ・オブ・アメリカ・マニファクチャリング (HAM) で生産され、'88 年より日本に輸入されている 4 サイクル水冷水平対向 6 気筒 1520cc エンジンの大型ツインターンバイク、ゴールドウイング SE の '97 年型が発売される。電動ワイパーなど従来からの装備に加えて、メーター部の各種インジケーターやスイッチ部などに ISO 規格の絵表示を採用する。塗色はパールグリーンホワイト×メタリックブルー。

GSF1200SA



11月号に続いてスズキがIFMAショーで発表した新型車を紹介しよう。昨年発表された、GSX-R750、RGV-V1250SP、前号に登場の TL1000S は、スズキの独自性を前面に押し出した車種であり、前 2 車については本誌でもその個性と性能を確認済み (4/6月号) だが、ここで紹介する車両には、すでに市場に存在するライバルたちへの意図がより強く感じられる。まず、ホンダ、ヤマハ、カワサキに遅れをとっていた 600cc スーパースポーツのジャンルには GSX-R600 が投入された。車体、エンジンともに GSX-R750 がベースだが、600cc 専用設計のライバルたちには引ける理由はないさうだ。

ビッグバイクだけでなく、650cc のオンロードモデルのクラスにおいても、スズキはホンダ SLR650 とライバル関係になりそうなるフリーウィンドを送り出した。新設計のスーパー型バイフレームに搭載されるエンジンのベースは GSX-R650E だが、シングルだったキャブレターがツイン化されている。

一見するとデスベアードにみえる新型車、マローダーのエンジンはインポートターボ 800cc ベース。メインフレーム、倒立フロントフォーク、前後のキャストホイールなどを含むシャシーは、基本的にデスベアードと共通部品で構成される。

TL1000S だけではなくヨーロッパで人気の高い、600cc スーパースポーツ、ミッドクラスのオンオフモデル、アメリカン、これにスズキ初の ABS 装着車である GSF1200SA、50cc クーターのカナタ 2 種を一気に発表した今秋のスズキの勢いは、日本の 4 メーカー中一番といえるだろう。(中村)

●YAMAHA

ジョグ・アブリオ Minor Change
●車体鍵を固定収納できる機能を追加
 発売日1996年11月1日 価格14万2000円

最高出力 6.8ps/7000rpm を発揮する空冷 2 サイクル単気筒 50cc エンジンを搭載するスクーター、ジョグアブリオが、P、U 字ロックを収納できるリアキャリアを標準装備した。'95 年型から採用の盗難防止強化メイススイッチは引き続き装備され、容量 6ℓ の燃料タンクやハロゲンヘッドライト、メインスイッチの操作でシートのロックを解除できる機能などに変更はない。塗色はブルーイッシュブラックカクテル 1、ダークパーブリッシュレッドカクテル 3、ダークパーブリッシュブルーメタリック 2、ブラック 2、ソルトレイクシルバー。

●SUZUKI

2 サイクルバーティ50/同新聞仕様/同セル付き
Minor Change

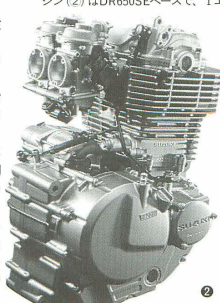
●使い勝手を上させたビジネスバイク
 発売日1996年11月1日 価格50: 15万5000円
 50新聞仕様/50セル付き: 17万4000円

2 サイクル単気筒 50cc エンジンを搭載するビジネスバイク、バーティ50仕様を一部変更した。50/50セル付きは、サイドスタンドの耐久性をレバー交換などのメンテナンス性を向上させたという。さらに 50C はキャブヒーターが装備された。50新聞仕様はメンテナンス性の向上とともに、早期の新聞配達作業に使用されることを考慮し、大型のサイドスタンドをへな上したともの音を考え、多くの改良を行っている。最高出力: 4.9ps/6000rpm、最大トルク: 0.62kg-m/5500rpm (先月紹介した 4 サイクルバーティ: 最高出力: 5.0ps/6500rpm、最大トルク 0.58kg-m/5500rpm)。塗色: 50セル付はディンプル、50新聞仕様/50セル付きがトライアルグリーンメタリック、ブラネットブルーメタリック。

GSX-R600 '93 年型 RGV-V1500 を基本とするフレーム、3 分割のクランクケース (1)、SCHEMEX シリンダー、サイドカムチェーンを採用するエンジンを持つ GSX-R750 をベースとする GSX-R 600。乾草重量は専用設計の他社のライバルが、CBR600F: 186kg、YZF: 187kg、ZX-6R: 182kg と、180kg 台なのに対して、174kg。フレームは 750 と基本的には共通だが、750 のキットパーツにあったスイングアームとピストン位置可変機能はない。車体との相違点は、フロントフォークが 44mm 直立式 (750: 43mm 倒立式)、フロントブレーキキャリパーは 4 (750: 6) ピストン、リアホイールが 50 (750: 6) インチになり、スイングアーム上側に 750 のような補強はない。外装部品も 750 と共通。水冷 4 サイクル DOHC4バルブの 599.8cc のエンジンは、ボア×ストローク 65.5×44.5mm (750: 72×40mm)。基本構成は 750 と同じだが、ピストン、コンロッド、クランクの他に、カムシャフトなども専用設計。キャブレターは同じミクニの BDRS7 が口径は 36mm (750: 39mm)。市販 2 輪車初のダイレクトイグニッション (3) は、ハイテンションコードを使わず、プラグキャップの上に各気筒用イグニッションコイルを持ち、より正確な点火 (通常は、1.4 気筒、2 気筒の点火は同時に行なうが、各気筒/バルブに点火することも可能という) と軽量化を目指したこのシステムは、現在他機種への応用が中というところだ。

FREEWIND BMW F650、アブリオ、ベガノ、ジグザ、キャニオンなどのライバルがひびくミッドクラスのオンオフモデルに、フリーウィンドで参入。ボア×ストローク 100×82mm、644cc のエンジン (2) は DR650SE ベースで、1 エグゼスト/ノズルプラグは

ジグザ (2) は DR650SE ベースで、1 エグゼスト/ノズルプラグはこれまでと共通だが、シリンダーヘッドに専用設計。キャブレターはスクーバ S T40 から BSR32 となった。ハーバークラッシュデジタル式のメーター、19.5ℓ のガソリンタンク (OR: 13.6ℓ)、830/80mm (ロード) のシート高 (DR: 885/845mm) ながら、リアツリウリなどに適したオンロードでの走りも重点が置かれたようだ。
MARAUER ならず者 (デスベアード) の車体をベースとして登場した 800cc は略奪者 (マローダー) である。ボア×ストローク 83×74.4mm、805cc のインポート



カワサキの台湾産新車は 30 年以上昔の最新モデル



2 サイクル単気筒ロータリーディスクバルブ 124 cc エンジンを搭載するカワサキ B1-125 が台湾から輸入される。B1 は 1965 年の東京モーターショーで発表されたもので、台湾でカワサキ車を製造する永豊工業が今でもほぼ当時の姿で生産しているものだ。これをオリエンタルアームス (神奈川県横浜市長浜区豊岡 4-21-603 ☎030-31-33033) が輸入、10 月 15 日より販売している。最高出力 13ps/6500rpm。最大トルク 1.45kg-m/5000rpm。価格は 35 万円。

●New Colors

KAWASAKI

○バリュエー 400 水冷 4 サイクル単気筒 391cc の 4 × 4 モデル、バリュエー 400 の塗色をフォレストブルーイッシュグリーンに変更。発売日 1996 年 9 月 10 日 価格 72 万 5000 円。

ドゥカティ、窮地を脱出するか 新たに合弁会社を設立

9 月 25 日、カシバ代表のクラウディオ・カスティリオーニから、カシバグループモーターサイクル部門 (カシバ) 傘下の、ドゥカティモーターサイクルズ S.p.A. に関して、1996 年 9 月 30 日付けでテキサス・パシフィック・グループと資本提携し、新たに合弁会社ドゥカティモーター S.p.A. を設立すると発表があった。916 の莫大なバックオーダー、新型車の開発の遅れといった窮地への対応で解決し、安定した製品の供給と開発が可能になるという。この提携は資産運用のみで、現行の体制に大きな変更を及ぼすものではないという。また、なおカシバモーターズとカシバの関係、ドゥカティと他のカシバ製品についての販売体制は従来どおり変更はない。

ターボ 800 をベースとするエンジンは排気量はそのままに、バックバルブミッターを新たに装備。2 次流道はキャブからシリンダーに変更する。エンジン室のケースは輸入されたが、地産 (リファノニア) によって排気管規制対策用の 2 次空気を導入する。

KATANA/KATANA LIQUID COOLED 特約のあるフロントマスキングを持つ 2 サイクル 50cc クーター、カナタには水冷と空冷の 2 種類がある。ショウワ製の倒立式ピストンピッチフロントフォーク、180mm リードディスク対向式 2 スピードキャリパーのフロントブレーキ、F: 120/70-12 R: 130/70-12 いう 50cc しかからぬ大排気量タイプなど、足まわりは豪華装備である。

GSF1200SA 輸出仕様の GSF1200SI にはスズキ市販車初の ABS が装着される。前後フルキャブの形状が変更され (リアキャリパーの位置は従来型のスイングアーム下から上へ変更された)、センサが取り付けられた。セッティングは ABS 5mm の 210 kg (国内仕様) に対して 11 kg 増の 221 kg。その他の諸元に変更はない。(中村)





QUALITY THAT ENDURES

ARIAS Forged pistons

ARIASは、35年以上サイクルピストンを作り続けてきた、4サイクルエンジンピストン専門メーカーです。

ニトロ燃料を使用するドラッグでの使用にも耐えるスペシャルピストンや、

オフロード用ピストンなど様々な4サイクルエンジンで培った絶大な信頼性と数多くのピストンデザインを手掛けてきたこの実績が、

ホワイトブラザーズやFRFをはじめとする多くのチューナーに支持され続けています。



H.D. 883→1200Kit (トップエンドガスケット付) ¥48,000

ARIAS Piston Kit Price List

車種	ボアサイズ	排気量	付属ヘッド ガスケット	価格
CB750K	65φ	836cc	アリ	¥ 69,000
CB750F	65φ	823cc	アリ	¥ 69,000
CB900F	68φ	1002cc	アリ	¥ 69,000
CB1100F	72φ	1122cc	アリ	¥ 69,000
CBX	68φ	1163cc	アリ	¥105,000
KZ/GPZ750	69φ	810cc	ナシ	¥ 57,000
KZ900	70φ	1015cc	アリ	¥ 67,000
KZ1000	72φ	1075cc	アリ	¥ 67,000
	73φ	1103cc	アリ	¥ 67,000
KZ1000J/R	72φ	1075cc	アリ	¥ 67,000
Z1100GP	74φ	1135cc	アリ	¥ 67,000
	75φ	1170cc	アリ	¥ 67,000
GPZ1100	74φ	1135cc	アリ	¥ 67,000
	75φ	1170cc	アリ	¥ 67,000
GPZ900R	76φ	998cc	アリ	¥ 69,000
GPZ1000RX	76φ	1052cc	アリ	¥ 69,000
ZX-10	75φ	1024cc	ナシ	¥ 59,000
	76φ	1052cc	アリ	¥ 69,000
ZZR1100	77φ	1080cc	ナシ	¥ 59,000

車種	ボアサイズ	排気量	付属ヘッド ガスケット	価格
GSX750	70φ	816cc	アリ	¥ 69,000
GSX1100	74φ	1134cc	アリ	¥ 69,000
85-GSXR750	71φ	771cc	ナシ	¥ 59,000
86-GSXR1100	78φ	1110cc	アリ	¥ 69,000
89-92	80φ	1186cc	アリ	¥ 69,000
93-96	77φ	1117cc	アリ	¥ 69,000
FJ1100	77φ	1188cc	ナシ	¥ 59,000
XJR/FJ1200	79φ	1250cc	アリ	¥ 69,000
H-D883	89φ	1200cc	アリ	¥ 48,000
SRX600	100φ	660cc	ナシ	¥ 29,800
オプション SRX600用 ガスケット ¥5,000 スリーブ ¥13,000				
SRX400	89φ	522cc	ナシ	¥ 29,800
	97φ	496cc	ナシ	¥ 29,800
SRX250	73φ	249cc	ナシ	¥ 29,800
CBX250	75φ	249cc	ナシ	¥ 29,800
FTR250	73φ	249cc	ナシ	¥ 29,800
グース250	73φ	249cc	ナシ	¥ 29,800

○シングルピストンはピストンのみの価格です。ピストンリング・ヘッドガスケットなどは付属されません。

○付属ガスケット記載ナシのKITはガスケットなしの価格です。

JBS

〒106 東京都港区南麻布1-6-32

TEL:03-5443-0791

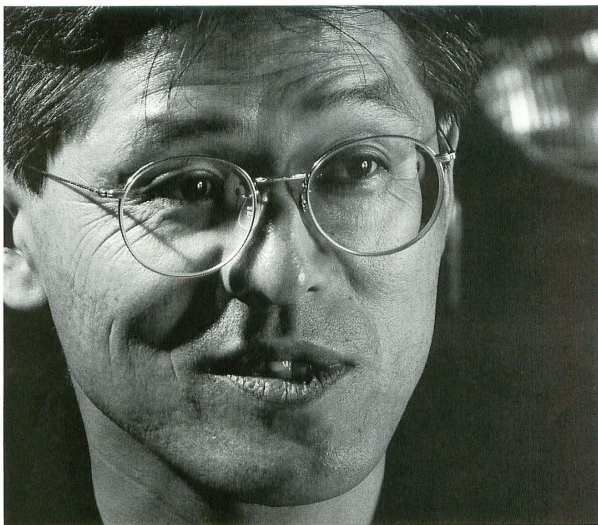
FAX:03-5443-0799



各社製品取り扱っており、価格も承ります。

Photos : Teruyuki Hirano

技術者の横顔



第3回 ●スズキの井口寛則さん

柔和な表情のうちに旺盛な挑戦への精神を秘める

24歳で入社し、数年後に初代GSX-R750のエンジン設計を担当以来、スポーツモデルの並列4気筒を中心にエンジン開発の仕事に挑み、ここ数年は主力商品の開発責任者として力を発揮してきた井口さん。気負いは感じさせないが、常に挑戦したいという姿勢の持ち主である。

ダムや道路を造りたかった

井口さんは、長野県の県境に近い木曽谷の南端に位置する山あいの街、岐阜県、中津川で生まれ育った。父親は営林署の職員をしており、3人姉弟の末っ子だった。

「上ふたりは姉で、親父はおっかなかったです。小さいころは好き放題してました。まわりは山ばかりでしたので、年中山の中を駆け回っていて、夏はトマト、秋は栗や柿なんかをいっぱい食べて、それで見つかって怒られたり…。腕白でしたが、普通の子供だったと思います」

ブリキのおもちゃを分解して元に戻せなくなったというようなこともあったが、特に機械いじりが好きだったわけではなかったという。当時の遊びといえば、だれもがやっていた、ビー玉、メンコ、ペーゴマなどで、井口さんもそれらに興じた。木曽川で釣りを楽しむこともあった。

「小学校のころは、おとなになったら土木関係の仕事をしたいなと思っていました。ダムを造ったり、道路を造るのが夢だったんですよ」

育った土地柄、父親の仕事の影響を無意識のうちに受けていたのだろう。それで、大自然を相手に道を切り拓いていくというスケールの大きな仕

事に、子供心にも魅力を感じていたのである。

が、中学生になってから機械に対する興味や遊びが、まだ漠然としてはいたが、エンジニアになりたいと考えるようになる。

「親父はバイクに乗ってなかったし、家族でバイクに興味がある者はいなかったんですが、近所にW1に乗っているお兄さんがいたんですよ。いつもバタバタいわせながら走っていた。で、その後ろに乗せてもらって、風を切って走るのがすごく気持ちよくて…。それからバイクとの出会いでした。それで、そのお兄さんがW1からCB750フォアに乗り換えて、CBの後ろにも乗せてもらったんです」



’93年秋、RF900Rの開発テストでヨーロッパへ。革ツナギを着て、井口さんも試乗。このときリアシートでの260km/hを体験させられた。

が、その強烈な加速にビックリしましたよ。後ろにもっていかれるような加速で、それまで経験したことのないものでしたから」

こうしてバイクが好きになった井口さんは、高校に入って16歳の誕生日が来るとすぐに免許を取りに行くことになる。

「試験は日曜でなく平日にあるじゃないですか。だから学校をズル休みして受験に行くわけで、そう頻繁には休めない。3回目で合格して自動二輪免許が明かしたんですが、月1回のペースで行ってたので、3カ月くらいかかりました。試験車はホンダのCD125だったと思います」

初めて手にしたバイクは、カワサキのトレールボスという90ccだった。通学用、遊び用として新車で購入する。バイク通学は家から学校までの距離が10km以上離れている者に限られていたが、幸い井口さんの場合は12kmで、ちょうどいい距離だった。また、排気量が125cc以下に決められていたこともあって90ccを選んだのである。

「当時90ccクラスは安かったんですよ。10万円しなかった。お金は、小遣い月に千数百円ももらっていたんですが、それを全部注ぎ込んで、たしか2～3年のローンで買ったんです。ガソリン代はアルバイトをして稼ぎました」

軽4輪と正面衝突！

バイクに乗り始めると、当然のように行動範囲が広がる。高校でのクラブ活動は体操部に入っていたが、バイクに乗り始めてしばらくしたころにやめ、それに降は仲間とバイクで走り回って遊ぶことが多くなっていった。女の子を後ろに乗せて走ったことも何度もあり、それもいい思い出。もうバイクが面白くてしかたがないのである。乗り始めのころはだれでも皆同じだ。

「乗り始めて2～3カ月くらいたったころだった

と思うんですが、例によって仲間と近くの湖までツーリングに行ったんです。で、行きはまだ慣れてないもんで、いつものように皆の後ろについてたからよかったんですが、帰りにどういふわけから自分か先頭になっちゃった。それで若かったから強がってけっこう飛ばしたんですよ、ワインディングで。そしたらセンターラインをオーバーして、対向してきた軽自動車と正面衝突しちゃった。真っ直ぐにぶつかったからか、不思議なことにけなかったし、ケガもなかったんですよ、ノーヘルだったのに。そして、バイクもフロントフェンダーがくの字に曲がったくらい。でも相手の軽自動車はドアが開かなくなった。それで、相手にもケガはなかったんですが、こっちが悪いので軽自動車の修理代を出すことになって。家に帰って親父に話したら、どえらい怒られました」

でももちろんそんなことに落ち込んでバイクをやめてしまったわけではない。トレールボスを修理してまた乗り、そのすぐあとには、ずっと大きいCB450への乗り換えを画策する。「友達でCB450に乗っているのかわいまして、そいつが手離すというので、それが欲しくなってほんとに契約を済ませるくらいまで話を進めてから親父に話したんですが、そのときも怒られました。125までしか学校に乗っていいやいけなかったし、ちょっと前に事故やってるし、ろくでもないやないってことで…。それで結局、そのCB450はあきらめましたけど」

そんなこんなで高校時代を過ごした井口さんが通っていたのは普通高校だったか、エンジニアになりたいという気持ちはどんどん高まっていき、大学は工学部に進学する。勉強するなら絶対に工学部、それしか頭になかったという。

「工学部では、物の強度、材料の強度とか、流体力学、内燃機関とか、設計の勉強をしたんですが、

実際、面白くなかったですね。やってるときは何のためにこんなことするのかわからなかった。卒業するころになってわかってきましたが…。卒業研究ではエンジンを回しました。クボタの汎用エンジンだったんですけどね」

バイクはトレールボスを大学1年まで乗り、その後手離してしまふ。

大学はストレートの4年間で卒業するが、当時はオイルショックの影響で就職状況が芳しくなかったこともあって就職せず、大学院へ進む。「あと2年くらいは学生でいたほうがいいかなと思って、就職するのを待たたって感じでした。あんまり勉強はしなかったですよ。振り返ってみると、2年間余計に遊べたのかよかったですという感じです」というが、この2年間で得たものは決して小さくなかったはずである。

入社早々、バイクと車を壊す

「就職先はいくつか考えました。スズキのほか4輪メーカーを2～3。でも、やはりバイクメーカーという気持ちが強かったですね。学校の研究室にRE-5のロータリーエンジンが置いてあって、それを見てすごいなと思ったし、大手4輪メーカーより、もう少し小さい会社で、好きなことやらせてくれそうなのところのほうがいいなと思って、結局スズキに決めたんです。実は学校の教授がスズキと関係のある方で、私かバイクメーカーにという意向をもっていたので、口を聞いてくれたりして、わりと簡単に、希望どおりに決まっていま



約10年前、電洋のオフロードコースにて家族そろって4輪バギーを楽しむ。息子さんはこのとき2歳前。マシンの名はL780。左は奥さん。

ったんですけどね」

中学時代から考えていたエンジニアとしてスズキに入社したのは24歳の春だった。が、入社後数カ月は実習期間で、2輪工場はもちろん、4輪工場にも行って、ラインで働くことになる。

「実習のときに二度失敗してるんですよ。まず豊川の2輪工場に行って、生産ラインの最後で、組み上がったバイクをラインから降ろす仕事をやっ

ったんですが、それを1台引っこ繰り返しちゃいましたね。GS400かもっと大きなバイクだったと思うんですが、ラインは少し高いですよ。そこからバイクを降ろすときに、バランス崩してボタンと落とした。そりゃあ、怒られましたよ」

もうひとつは、湖西の4輪工場での失敗である。このときは、完成車を検査するところへ送る専用の通路でのアクシデントだった。その通路が坂になっていて、1台サイドブレーキをかけるのを忘れて、壊てしまったのだという。

「最後はコンピュータの実習で、そのときは失敗がなくて、うまくいったんですよ。そして、希望は設計や実験のほうだったのに、CAE(コンピュータ・エンジニアリング)みたいな技術計算のほうに回されてしまった。一応、2輪設計部なんですが、その中にもいろいろあって、数字を相手に常に計算しているようなところに配属されてしまって、ガックリでした。例えば、ピストンをモデルで造って、それに計算上で力を加えて、ここが弱いとか計算で出す仕事なんですが、正直なところ、あまり面白くはなかったですね」

しかし、井口さんはそこで頑張って働く。実験や設計の仕事につきたいと思いつつ……。希望がかなえられなかったのは4年たったころだった。自己申告制というのが社内であって、自分が行きたい部署を記入して提出するのだが、それを出した1カ月後に、念願の実験に移動になる。ちょうどその部署から井口さんが働いていた部署に來たいという人がいて、その人に入れ替えになったのである。「実験で初めて担当したのは、カバレキッドの前身のGV1200というツアラーのエンジンで、私は振動を担当しました。でも、これも私にはやっぱり面白くなかったんです」

ただし、幸い？なことに、実験に移って約半年たったころに組織替えがあり、エンジン設計に移動になる。設計と実験は連携する部署だが、実際の仕事の内容には違いがある。

「具体的には、図面を書くのが設計で、エンジンを組んでから回して、データを取りながら諸元を変えたりするのが実験の仕事なんです。例えば、バルブサイズとか、カムのプロファイルを変えて



入社した78年の秋口に会社の同僚や学生時代の友人と愛知県の山の中にツーリングに。愛車はGS550で、入社後すぐに購入したものだ。

いて、性能に関するところを決めていくのは実験です。設計はピストンほか基本的な形を書いたレイアウトを決めたりするんです。まあ便宜的に分けてるだけなんですけどね。やってみて面白いのは実験にしろ、設計にしろ、私にはピストンやクランクといった動くパーツですよ」

思い出深いR750のピストン

エンジン設計で働くようになって初めて担当したのが、初代GSX-R750の油冷エンジンだった。井口さんはエンジンの主要パーツを設計したが、なかでも思い出深いのがピストンだという。「とにかく軽い750を造るということで、乾燥重

量の目標値が176kgに設定されていて、それを実現するためにはエンジンもできるだけ軽くしなければいけないということで取り組んだんですけど、やりかたがありましたね。で、そのとき、4年間やっていたコンピュータによる技術計算の仕事が役立ちました。その計算ができたことで、R750のピストンが完成したんですよ」

目標を得て、初めて井口さんは、それまで自分には向いていないと思っていた分野の本当の意味、面白さを知ったのだろう。さて、当時のピストンは、レース用に別すれば、全周にスカートがあったが、そのスカート部をレーサーと同じようにカットすれば軽くできるはずだ。こう考えた井口



GS550の後、ウルフ90、RG250Eと乗り、現在の愛車はDR250S。去年購入して、走行距離は約4000km。

さんは、コンピュータで計算し、市販車のピストンでも、全周にわたってスカート部分がなくても、強度、剛性面で問題ないという確証を得る。

「でも、すんなりいかなかったんです。生産性の点でクレームがつかましてね。ラインでピストンを加工して、次の工程に送っていくのに、スカート部分が大きくカットしてあるために、それまでのピストンのようにうまく具合にコロコロと転がっていかないからダメだっていわれて…」

だが、そんなことで折れるわけにはいかず、工場のラインを見に行き、ここをこう変えれば故障はなくなるはずだと説得、どうしても造らせてほしいと粘りに粘って、ようやくOKを得る。

「ピストンだけではなく、コンロッドを小さくしたり、クランクも軽くしましたが、ピストンがいちばん大きいんですよ。ピストンというのは、ケースの強度やブレームの強度なども支配する源な

れないものを作るためにやっているのだから。

「エンジンの中でグチャグチャになったピストンの破片を集めてみて、どこに問題があるのかわかることもあるし、わからんときもありました。で、わからんときは、あるピストンメーカーにピストン博士と呼ばれている人がいて、よくその人に教えてもらいに行きましたよ。長野県の上田市まで、一度東京に出て、それから信越線に乗って。あのころ、金曜日のテストでよく壊れてましてね、魔の金曜日という感じでした」

300km/hにも挑戦したい

GSX-R750の後には、同じ油冷のGSX-R1100のエンジンを設計し、水冷のR750/1100、RF900/600Rも手がける。そしてGSX400インパルスで開発責任者となり、GSF1200/750/600、デスペラードでもプロジェクトリーダーを務めた。

ハイパワー化していくことは可能です」

今後も技術者として、トップレベルのバイクを造り続けていきたいし、また一方で、できるはずがないと思われているようなバイクを造るのが夢である。市販車には実にさまざまな規制があるわけだが、それらをクリアしながら、価格のことも考えながら、挑戦し続けていきたいという。

「最近、ホンダさんが300km/h出るモデルを出しましたが、例えば、そういうものに挑戦してみたいという気持ちも、技術者としてはありますし…。技術的に高いレベルのもので、高いレベルでありながら、安全性の面では空気を満たさないと、ことさらにこれが安全なんだって謳うんじゃないで、乗っている人にわからなくて、乗ってても気がつかないんだけれど、乗る人のための安全をちゃんと確保しているというバイクを造りたいですね」

年をとったときに、奥さんとふたりで1～2週



●井口寛則 1953年岐阜県生まれ

スズキ 二輪設計部 第四グループ 課長

’78年、スズキ入社

約4年間、技術計算の仕事に従事した後、設計部に配属され初代GSX-R750の並列4気筒エンジン設計を担当し、その後も、油冷、水冷の大排気量4気筒エンジン開発に携わるGSX400インパルス、デスペラードの開発責任者でありTL1000Sのエンジン開発にも関与している。今後は、レース部門のグループ長として、来シーズンから世界ロードレースGPを回ることになっている。

技術者の横顔

インタビュー・まとめ：野口眞一

んです。例えば、ピストンを10%重くすれば、ケースやブレームなど、他の部分の強度や剛性も相応に上げなければいけない。そうするとオートバイが全体的に重くなってしまいますからね」

問題は他にもあった。壊れることだ。それで、細かい部分を何度も造り直した。壊して、どの部分に原因があるのかを調べ、軽くてしかも壊れないものにしていって作業が繰り返された。

「上からはまず壊してみろって言われました。耐久テストやっても、壊れないようなものを作ると怒られました。お前、カベの向こう側へ行ってみろって。要するに、一度壊してみればどこが弱いかわかりますが、壊れないとそれかわからないからなんです。で、ムダな肉を付けてしまう。だからピストンだけじゃなく、いろんなものを壊し続けたいんですけどね」

開発段階ではいくら壊してもいい。完成車で壊

「やはり私にとってR750が最も印象に残るモデルですが、RF900Rのエンジンもいいエンジンだと思いますし、GSF1200もいい車かと思いました。私も竜洋のコースでよく試乗するんですが、GSF1200に乗ったとき、フロントがボンボン浮いちゃって、いやー、すごいなあって思いましたよ、我ながら」

4～5年前に設計から実験に移り、このころは実験のマネージメントの仕事をしてきている。つまり現場の仕事から離れているわけだ。が、エンジニアとしての情熱に衰えはない。

「今のバイクは確かに高性能ですが、まだまだやることはありますよ。メカロスだって減らす余地はありますし、同じ馬力でもより軽くすれば実車性能は上がるわけだし、Cdaを小さくしても同じことです。エンジン自体でも、そんなに大きなパワーが必要かどうかを別にすれば、もっともつと

問のツーリングに出かけるのに最適なバイクを造りたいという思いもある。ヨーロッパでのテストで、イギリス人の老夫婦2組がタンデムで同じ宿に來たのを見ていいなあと思ったからだ。

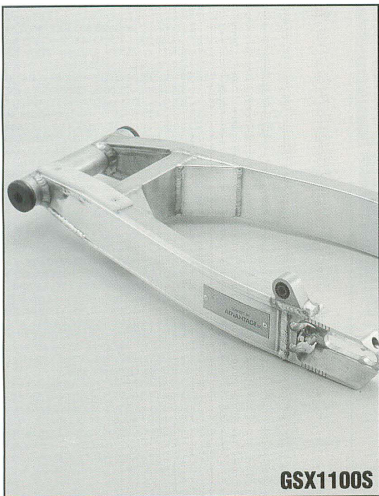
しかし、取材の前日に辞令があり、井口さんはこの秋からレースグループの長の任に就き、来年から世界GPを回ることになっている。

「レースはスズキにとって大事だし、これは大役です。でも、またいつかは市販車の開発に戻ってくと思うんですよ。そしたら、そのときにはそういうバイクをぜひ造りたいですね」

穏やかな語り口で、表情も温厚、人当たりのいい井口さんだが、不言実行タイプで、胸に秘める思いは人一倍とみた。だから、レースのことについても、簡単に、喧嘩します、きつと勝ちます、などとは言わない。でも、だからこそ、来シーズンのGPレースでのスズキに注目、である。

GSX1100S

ZZR1100



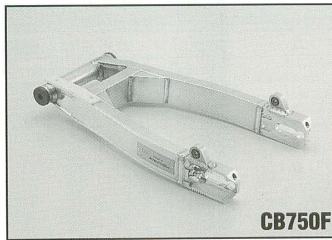
GSX1100S



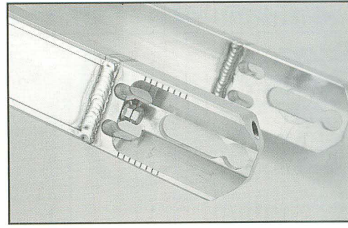
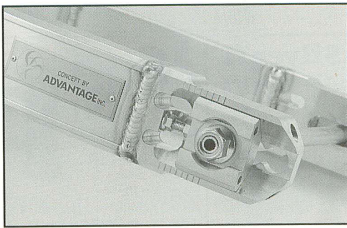
目の字断面	TYPE=A	SIZE	80mm×32mm	4.0T
	TYPE=B	SIZE	70mm×32mm	3.0T

車種	GSX1100S/400S GS750/1000 Z1/2 Z1R Z1000MK2 Z1000/1100J/R Z400F ZRX ZEPHYR CB750/1100FR CB1000SF XJR1200/R	GPZ1100 ZZR1100 GPZ900R GSF1200 RF900 GSXR750-HJKLMWT GSXR1100-JKLMLNW FZ750 OW01 RZV500 TRX850 CBR1000	DUCATI400/900SS M900 851 888SP5 HARLEY DAVIDSON XLH1200/883
基本価格	¥130,000	¥150,000	¥160,000
スタビライザー	¥25,000	¥25,000	¥25,000
アルマイト	¥20,000	¥20,000	¥20,000

パフ仕上は基本KITになっています。 アルマイトは基本はブラックですが、その他もできます。
チェーンケース取り付け¥10,000 A・Bタイプともフルオーダー可(価格は同じ)

**CB750F**

GSX1100S



GSXR750T ('96)		V-max (國內仕樣)	
GSXR750 ('94~'95) ('90~'93)		TRX850 TDM850	
RZ250 ('96) ('90~'95)		XJR1200 / 1200R	
RF900R ('96)		XJR400 / 400 (~'94) 400R ('95)	¥9,600
INPUTSE400 ('94~)	¥7,800	YZF750SP ('93~)	
RF400R ('94~) RF400R ('94)		GPZ1100 ('95)	
GSXR400 ('90)		GPZ900R ('A7~)	
GSX400F ('90)		ZEPHYR1100	¥7,800
BANDIT400V BANDIT400		ZR400	
BANDIT250V ('95~)		ZR400	
GSF1200 / 750		ZR400	¥6,800
GSX1100S (國內仕樣)	¥6,800	ZEPHYR400	
		CB1000SF / T2	
		CB400SF-VerR	¥7,800
		CB400SF-TYPE-S	
		CBR400RR	¥6,800

レース専用部品につき、一般公道では使用できません。

車種	T数及びサイズ	オフセット量
KATANA/GS系、GSXR系	630 15T・530 16~18T	630 7mm・5mm
	520 16T	12mm
KATANA/GS系	530 16T	13mm
Z1/Z2 Mk2 Z400FX ZEPHYR400系	525 16~18T・520 16~18T	530・525・520 7mm
CB1100X	520 16~17T・525 16~17T	6mm
Z1000N/R/Z1100R GP7000R	530 16T・525 16T	5mm・10mm

■アドバンテージAFAMワンオフオフセットリアスプロケット
¥10,000~18,000
デザイン&マテリアル等が選べます。



MOTOR SPORT SYSTEM ADVANTAGE

モータースポーツシステム
株式会社 アドバンテージ
兵庫県尼崎市昭和通9丁目324番地
06(412)6145~6 FAX06(418)8046
10:00~PM5:30 日曜、祝・祭日、第2・4土曜定休

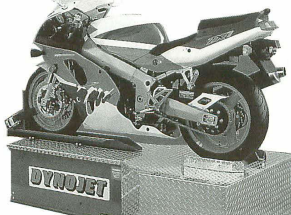
MAIL ORDER SYSTEM メールオーダーシステム

上記掲載商品は全国どこでも発送いたします。ご注文の際は、お電話にて在庫の有無をお確かめの上、ご希望の商品名、カラー、サイズ、住所、氏名、電話番号を明記し、現金書留にてお申し込み下さい。
なお、商品価格には消費税3%は含まれておりませんので、商品代金＋消費税＋送料800円の合計をお送り下さい。
(30,000円以上は送料サービスとさせていただきます)。また、クレジット及び代引、コレクトサービスを行っております。
24時間全金利0%のクレジットもございます。

SRエンジニアスト募集。22～40歳／整備経験者・2級整備士優遇／10時～20時／月曜祝祭日定休 お電話ください。オレンジブルバードTEL:03-3705-1031

DYNOJET®

DYNOJET® ダイノマシン



ダイノマシン
本体価格 ¥1,850,000

ダイノジェット・ダイノマシンは単なる馬力測定ではなく、トルクも同時に測定可能。各種テストをその場で行うことができるので、キャブセッティングをはじめ、マシンのセッティングを短時間でBESTにもっていただけるのです。同一条件下で豊富なデータを得ることができるので、貴社の技術の蓄積に、大いに役立つ機械なのです。

取扱店 ●ケイコンシューマースervice ●ブルーライトニング ●モトリベルティ

コンパクトな埋込型ダイノマシン ピットダイノ

本体価格 ¥1,650,000

ピット埋込型のため、スペースを有効に活用できる新しいコンパクト・ダイノマシン。
1100×1000×470mmのピットサイズで設置可能です。もちろん、ダイノマシン同様、軽便なタイプやの積りもな
く、正確なデータ収集が可能。MAX25,000rpm/
5000ns/330kmという高い基本性能も共通です。

※搬送、商品名までにした類似品が出現しております。どうかご注意ください。

正規ダイノマシン 設置ショップリスト

お近くのダイノショップで
ダイノマシンを体験して下さい。

★印のショップは一般測定を行っていません。

北海道地区

北海道
二輪研究所 TEL0155-59-2305
TAKASAKI TEL0166-35-7906
ツーリング商会 TEL011-683-9960

東北地区

秋田
YSP秋田中央モトワークス TEL0188-32-4426
モト・クリフフォン TEL0183-78-8198
佐藤モーターサイクル TEL0186-24-0254
宮城
ドリームクラフト TEL022-218-9548

中部・北陸地区

石川
MSS ウィズ TEL0767-52-5333
山梨
モリプロジェクト TEL0555-65-6811
長野
SPワウワム TEL0269-26-7160
信越サイクルセンター TEL0265-72-3716

関東地区

群馬
Moto Park TEL0276-62-4490
ビーズ TEL0273-28-1740
ef sports TEL0277-73-7819
オメガポイント TEL0270-21-0778
トラファット TEL028-62-15500
栃木
F-FACTORY TEL0285-25-0508
鈴木モータース TEL0286-34-8198
茨城
WINDWARDS TEL029-241-3191
ZAPPER TEL029-248-1405
千葉
U GEAR TEL0473-61-1051
バイクヤード フルン TEL043-287-4189
エムエスレーシング TEL0473-79-6034
ガレージ ツバサ TEL04709-3-7619
オートウズイン TEL0475-72-7001
柏が浦ホンダ TEL0438-62-0082
埼玉
M FACTORY TEL0489-67-0840
チャウチャウ TEL048-265-6662
CLUB1.2 TEL048-255-9289
★リッパ フロ TEL0492-22-7770
エッジエクス TEL0277-26-7986
東京都
秋田/長野/群馬/栃木/山梨/埼玉/千葉/東京/神奈川/大阪/京都/福岡/北海道/東北/中部・北陸/四国/九州/沖縄
SUNDANCE TEL03-3455-7720
ブルーライトニング TEL03-3707-6730
三重
★城北ホンダ TEL0427-96-4121
★東京工科大学 TEL0427-95-9650
★東京工科大学 GP craft TEL0425-64-8051
神奈川県
OZAWA R&D TEL044-599-5458
ESPER TEL044-422-5066
モリプロジェクト TEL045-321-3403
ラスロード TEL045-651-8700
Grease Monkey TEL045-366-6551
ユルセ TEL045-64-4425
ユメメディア 湘南 TEL0467-83-9000
オートショップ イサム TEL0469-49-5145

東海地区

静岡
★(株)カラ工業 TEL0539-66-8095
★タイラレーシング TEL0559-26-8550
★エス アール エス MAX SPEED
岐阜
バイクガレージ ミト TEL0574-62-4422
モイタリヤ ミマサカ TEL0586-81-4151
愛知
ライダーエージェンツ オカカ TEL0532-31-6092
MOTO PLAN TEL052-806-5522
三重
★モリプロジェクト TEL0593-70-1646
★リッパ フロ TEL0593-70-1646

近畿地区

京都
カスモーターサイクル TEL075-622-0225
HPサービスヨシダ TEL030-719-3194
奈良
シマエータープライズ TEL0742-34-9588
大板
WELLINGTON TEL0720-38-3345
テックワークス TEL0726-24-9080
★日本ビート工業 TEL0723-36-1550
ミスターヒロ TEL0729-36-0258
クリフエージェンツ ポイント TEL0721-24-8882
ベビーフェイス
★キムラレーシングサービス P.S. SUPPLY TEL0724-53-1610
★モリプロジェクト M.L. プロジェクト TEL0724-66-6657
★デックサーフ
★C.F.ボッシュ
★モトリベルティ TEL06-576-0277
兵庫
フルバーク TEL0794-26-3280

四国地区

香川
バイクショップホリケ TEL0877-62-2229
トレッセル TEL0878-21-8473
高知
ヤマサキモーターサイクル TEL0888-33-5511
愛媛
マルカワ レーシング TEL0894-22-0830
オートショップ フジタ TEL0897-33-0673

沖縄地区

沖縄
バイクガレージリザルト TEL098-895-7627
沖縄サンジョウ TEL098-939-1349

中国地区

岡山
モト ジャンキー TEL086-244-1373
MECCANICA メカニカ TEL086-455-0620
鳥取
Side-B TEL0853-22-0408
モトガイズ TEL08548-2-6767
広島
SBS尾道 TEL0848-22-2646
SPEC TEL082-875-7411
45ディグー TEL082-844-7845
デスモ TEL082-253-0222
ナンカイ産業直営デューニカルセンター TEL082-296-9300
ウッドストック TEL0829-56-4307
山口
オートショップ ヨシオカ TEL0835-38-0151
YSP徳山/ヤマモーターズ TEL0834-26-0122

九州地区

大分
デューニカルプロモーション事業部 TEL0977-67-5738
福岡
KEINZ TEL092-641-0836
オメガ TEL093-961-2544
アルホランドラン TEL092-352-3835
佐賀
TOKUGREAT WORK TEL0952-98-0988
長崎
オートショップ TEL0957-28-6135
オートハウス アツ TEL0958-48-5266
鹿児島
バイクハウス TEL0992-55-2313

スタッフ募集！ 要免許

営業・数名 メカニック 数名
大阪近郊より通勤可能な方希望。
遠方の場合、寮有り。詳細は☎にて。

MOTO LIBERTY

モトリベルティ
TEL 06-576-0277

〒552 大阪市港区田中1-15-1/火曜日定休日
FAX 06-576-0288
U.S.A DALLAS SHOP 214-242-6440

サービス工場



What's New?

日 独交通安全フォーラム開催

BMWジャパンは、11月20日に東京港区の機械産業記念館において、第6回「日独交通安全フォーラム」を開催する。ドイツのドライビングインストラクター連盟理事長であるゲッパード・L・ハイラー氏を招き、21世紀の日本における高速道路の高速走行と安全をテーマに、高速走行先進国ドイツのアウトバーンでの実態、両国の未来の展望や問題点を日独の交通専門家と交えて討論する。このフォーラムには、専門家と関係者180名を招待するほか、30名の一般参加者を募集している。希望者はハガキに、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、〒160 東京都新宿区四谷4-28 YKBエンサインビル 11F 井上たけひろ・リレーションズ内「日独交通安全フォーラム」事務局 ☎03-5269-2301まで。締め切りは11月10日（消印有効）。

クラシック&カスタム MCフェア'97

来年の11月12・13日に、東京・有明の東京ビッグサイトにおいて、恒例のクラシック&カスタムモーターサイクルフェアが開催される。広範な分野のオートバイはもちろん、パーツ、用品や書籍などの展示販売が行われるほか、メロ展をはじめ、カスタム・レストア車のコンクールも同時に開かれる。入場料は、前売り：1800円、当日：2000円（同時開催のノスタジックカーフェアとの共通割引券もある）。また出展も募集中で、カーペット付きの3スペースが、7.2×3.6m：28万円、3.6×3.6m：26万円、7.2×3.6m：36万円。車両のみ：3万5000円。パーツ販売のみ2.7×2.7m：8万円だ。出展締め切りは11月31日。問い合わせは、〒105 東京都港区新橋6-5-4 DIK-613 クラシックモーターサイクルフェア実行委員会事務局 ☎03-5473-7356へ。

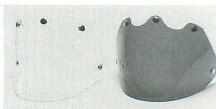
ア ライのF-1スタイル 2輪用ヘルメット

アライ☎048-641-3825から、4輪のF-1レーサー用モデル、GP-3のデザインを踏襲した2輪用フルフェイス、GP-Xが登場。フォーミュラダクトのデザインや3mm厚のシールドとその可動部はF-1用そのままであり、レプリカ製作のベースとしても最適。もちろん上記のベンチレーションを含み、2輪用としての機能も持ち合わせている。なお、このモデルは限定された代理店で販売となるので、詳しくは問い合わせを。塗装は、白、黒、グレーメタリック。55-56、57-58、59-60、61-62cmの4サイズで、各3万円。



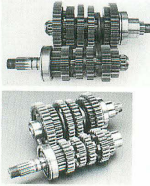
ジェットヘル用 コンベシールド

ショウエイ☎03-5688-5185が、スタンダード・ジェットヘルメット用のシールド「C-31コンベシールド」を発売した。3次曲面加工が施されたシールドは、2mmの硬質ポリカーボネイト製で、たわみや衝撃、傷に強く、高速走行時の形状安定に優れるという。また取り付けやすいよう上部は波形に加工されている。適応機種は、SR-フリーダム、SR-ナックル、ニューSR-X7となっているが、5ホックで位置が合えば、他機種にも使用できる。クリア、スモークの2色で各4800円。



2 ショップからGPZ用 クロスミッション

チームアダチ☎046-841-9586と、ベンズケ☎0729-53-1555から、GPZ900R用クロスミッションが登場。それぞれ、STDの①2.800〜⑥1.036に対して、①2.294〜⑥1.292と34%クロスし、中間ギア比および18万5000円の価格も同一。10月号で紹介した日本ビート工業☎0722-57-7600の製品（①2.647〜⑥1.292で24%クロス。オプションのギアで上記2社と同一レシオにもできる。ニンジャ用クロスミッションは大人気だ）。



916 ビボストベースの モノボスト完成車

グリスモンスター☎045-366-5551が、同社自身がストラーダとSPを比較テストした結果、さらに楽しめる仕様として製作したという、'96年型916ビボストの1人乗り仕様を発売した。伊・カーボンドリーム社のドライカーボン製シングルスシート（SP同様のゼッケンプレート形状にカーボン地を残す）を装着するほか、オプションとして、フロントフェンダー、ラジエーターバルなど多数も用意される。限定10台で、価格は割安の225万円。



オーヴァーのYZZF600用 スペシャルパーツ

オーヴァーレーシング☎0593-79-0037から、YZZF600用EX.システム、USAタイプ3が登場。ステンレスエキパイとカーボンマフラーを組み合わせ、JMC認定で10万円。ほかに、YZF1000Rと共用のバックステップ：6万円、レース用マフラー：11万円もある。またTW2000のEX.システム：5万円や、SR用ビュローリアショック：5万円、スイングアーム：9万8000円など多数が発売されている。



ミドルネイキッド改 XJR600R2登場

ミハスベシティライド☎0462-32-6666から、「XJR600R2改」が発売された。XJR400R2にディザイン6000のクラクンシャフト、CBX550用ピストンを移植し、399ccの排気量を、ボア：55-59.2mm、ストローク：42-55.7mmの613ccとしている。キャブレターはTMR34のファンネル仕様で、EX.システムはステンレスエキパイとカーボンサイレンサーの4-2-1。チューンアップの詳細は問い合わせを。



ライディングハウスの TRX850用新製品

ライディングハウス☎0720-21-1101の国産車専門ブランド「バンザイ」から、TRX850用スリッポン・カーボングラブサイレンサー：8万8000円と、ステンエキパイ&カーボングラブサイレンサーのEX.システム：12万3000円が登場。2種ともエキレンサーはφ110mm。また、FRPとカーボンの外装パーツもラインアップされ、それぞれ、アッパーカウル：5万5000円/7万5000円、シングルスシート：6万5000円/8万5000円、アンダーカウル：3万9000円/5万9000円。カーボン前後フェンダー：各2万7000円。カーボンスプロケットカバー：1万3000円。ステップキット：5万9000円。



デスベラード用 スーパードラップ

NRS☎0538-66-8095が、デスベラード用スリッポン・スーパードラップサイレンサーを発売した。ステンレスの2本出しで排気音量は94dB、5万8000円。これ以外にも、同じくスリッポンのスラッシュカットマフラーシングルタイプ1/2、同デュアルメガホンタイプがある。3タイプともステンレス製で、排気音量は同じく94dB、2万8000円。また10月号で紹介したコロダ50用パーツにダウンチャンバー：2万2000円が加わった。同店では通信販売も行っている。



スーパーコンバットの 新型ソーテール

SPモト☎03-3845-2010のスーパーコンバットソーテールに、ZRX400/IIと'93年以降のZZ-R400用が加わった。ともに4-1-2で、ステンレスエキパイ（φ35mm）と独自のフィラメントワインディング製法のカーボンサイレンサー（φ108mm）を組み合わせる。全域でパワーアップが期待できるといふ。装着時のフィルター、オイル交換が可能で、JMC認定。ZZ-R400用はセンタースタンドが装着できる。価格はともに13万8000円。



RC45レース用2本出し チタンカーボンEX.

モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500がRC45のレース専用EX.システムを製作。前後バンクのエキパイとテールパイプはチタンで、サイレンサーはカーボンだが、練習用としてステンレスのリアバンク用エキパイも付属。取り付けバネ、チャンバースプリング付きで19万5000円だが、マウスピースなどはHRC製を使う。またモンキーの60mmロングアルミスイングアーム：3万3000円やオイルキャッチタンク：1万5000円、CB400SF用の6段階可変ステップキット（タンデムステップ使用可 4万8000円）も発売中。



フアナティックの Z用バックステップ

アクティブ☎05617-2-7011のビッグバイク専門ブランド“フアナティック”によるバックステップキット2種が登場。Z1000MKIIまで用(50〜60mm高く、140〜150mm後方・可変式:写真)は、リアディスクブレーキに対応し、プレンボのマスターシリンダー付きで7万2000円。Z1000J/R用(77〜88mm高く、195〜205mm後方)は、油圧ストップランプスイッチ付きで6万円。



初の のスーパースポーツに アルミタンクを

ビーター☎0550-82-3903が日本スーパースポーツのルーツといえるCB92用のアルミタンクを製作。STDのラバーが装着でも、タンクキャップ付き。GB250などのカスタムにも使える。13万5000円。またホンダのクラシックシリーズには、CR72、CR93用があり、各12万3000円。他に、15ℓのスポーツター用:12万円3000円やZ1/22用:12万8000円などがある。



6店舗のオープンと リニューアルのお知らせ

■東北自動車道、盛岡インターチェンジ近くのオートセンター山口が、BMW正規ディーラーとしての営業を開始した。岩手県盛岡市上厨子字横長根52-35 ☎019-647-6075 9〜19時 月曜定休
■国道12号線と水源池通りとの交差点に位置するホンダ札幌販売が、全国78拠点目のBMW正規ディーラーになった。札幌市白石区本通17丁目南6-12 ☎011-861-0501 9〜19時 火曜定休
■三重県内に4店舗(松阪、河芸、四日市、桑名)のH-D正規販売店を持つオートレックが、桑名店をストアデザイン化した。三重県三重郡川越町新当新田481-1 ☎0593-64-6433 9〜19時 火曜定休
■H-D正規販売店になったセンターは、都心部に持つ12の営業所の中から国道16号線沿いのライダーズショップブーニー相模原店を、ストアデザイン店とした。神奈川県相模原市東瀬田4-1-22 ☎0427-51-2121 平日は11〜20時、土・日・祝祭日は10〜20時 水曜定休
■オートショップフタバが店舗を改装し、滋賀県栗のH-Dストアデザイン店を登場させた。滋賀県栗原市戸賀町174-1 ☎0749-24-5567 9〜19時 水曜定休
■エンフィールドやOV各車の販売を中心としたディライト(三重県鈴鹿市)の東京店、ボーイズカフェがオープン。東京都世田谷区船橋6-5-7 ☎03-3329-7150 10〜20時 月曜・第2火曜定休

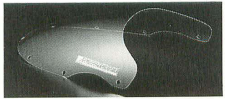
ミクレーシング ニンジャパーツ2種

ミクレーシングデベロップメント☎0736-25-0250から、GPZ900R(A7〜)用フロントフォーク・プリロードアジャスター(写真)とアルミ削り出しのトップブリッジ(〜A6、A7〜)が登場。前者はプリロードを無段階に調節でき、1万3000円。後者はアップハンドル用の左右クランプ(別体式)、アルミ製センターナット付きで2万8000円。



'96カワサキZX-7RR用 スペシャルスクリーン

3次加工面加工の高品質スクリーンで知られる専門メーカーのスクリーンクラブ☎045-591-7388から、新型ZX-7RR用スクリーンが発売された。歪みのない一組の視界が自慢という。クリアが1万8000円で、まぶしさを和らげる淡い色調のコンペブルー仕様が1万8500円。



求 人情報 今月は8件

■カロツツリアジャパン(東京都中央区日本橋浜町1-6-8 ☎03-3863-4333)がサービスタックを募集。要員2・音免、30歳くらいまで、担当は湯根さん。
■ダイノジェット、ダイノバシンのモトリベルティ(大阪府大阪市港区田中1-15-1 ☎06-576-0277)がスタッフ(営業/メカニック)を数名募集。
■カラーズインターナショナル(神奈川県川崎市宮前区朝見台7-26 ☎044-975-6804)がマフラー製作スタッフを募集。三重県勤務。担当はアラタさん。
■オートセンター城南(東京都品川区二葉3-13-8 ☎03-3784-7341)が男女スタッフ(歩外/メカニック/事務)を募集。男子は要音免。担当は金森さん。
■エスデザイン(兵庫県神戸市西区森友4-13 ☎078-928-6644)が男子正社員(トラリアル/ロード部門)を募集。
■ワールモーターズ(東京都江戸川区南篠崎4-18-13 ☎03-3670-9404)がフロントスタッフを募集。20〜28歳の女性歓迎。要音免。詳しくは電話で。
■キッズカラーズ(埼玉県浦和市浦和2-6-4 ☎048-886-1189)が、新店舗オープンのためスタッフを募集。
■JBR(日本自動車二輪ロードサービス協会。愛知県名古屋市中区明月町2-18-1)が契約社員とアルバイトを募集。要員2・音免。18〜40歳。連絡は、関東支部 ☎0462-64-6835 担当の棚原さんまで。

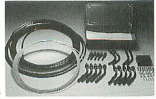
ローション仕様の スペシャルアーム

エーゼー☎0463-92-3793が、AMAスーパーバイクを走ったローションの'81〜'82年ワークスZを彷彿とさせる、Z1、KZ1000J用のS1タイプ・レプリカスイングアームを発売した。素材はもちろんアルミで、いてねい組立立てて剛性を確保しているという。キャッチタンク、ブレーザー取り出し口を備え、機能も充分。フィッティング部品付きで1万9800円。



ア クセルとクラッチの ワイア製作キット

スーパアップ☎045-431-6670が、カスタム、レストアに便利なワイア自作キット“ワイアアップ”を発売した。専用工具と多くの付属品により、アクセルやクラッチワイアが希望どおりに製作できる。ハンドルの変更や、純正部品のない旧車にはうってつけた。アクセルワイアキット(写真):3万3000円。クラッチワイアキット:3万4000円。



米 ロックハートの社 可愛いビッグバイク

インターナショナルレーディングムラシマ☎03-3391-6721が、米ロックハート社のバイク小物を発売する。ニンジャシリーズキーホルダー(写真)は、ZX系が8種そろって各950円。ニンジャの置き時計:4000円は3種。またGPライダーの1/12レプリカヘルムセット・ダイキヤストメリアルは、ジュウワ、ドゥーハ、ノリクなど14種があり、各1680円。



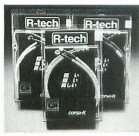
'96〜'97ハリケー ンパーツカタログ

ハリケー☎06-781-8381の'96〜'97年版総合カタログ。合法・実用性をコンセプトにした商品群は、国産アメリカン、中型、ミニバイクのアクセサリなどが中心だが、豊富なスチールハンドル群のページには非ファンに益だ。A4判 250ページで、1000円。



アウターケーブルの ブレーキホース

アクセシヤン☎0182-33-8007は、グッドリッチ・アールテックケーブル製ブレーキホースを発売した。テフロンのインナーをケーブルで覆い、ステンレスと同性能ながら重量は半分という。青、赤、黒、クリア(バンジョーは、赤、黒)。フロント用:1万9800円。リア用:9800円。特注もできる。



移動がしやすい オートバイリフト

プロト☎0566-36-0456から、アメリカWMC社製オートバイリフトが登場。最大積載量は450kgで、リフト量は約79cm。全幅を610〜1016mmまで調整でき、ジェットスキーなどにも使える。また車輪付きで、移動も簡単にできる。エア(7kg/cm以内)と電動(100V)式の2種類があり、29万円と39万円だ。



フランク・トーマス ライティングギア

グリップ商事☎03-3380-3001では、英国のウェアメーカー“フランク・トーマス”の輸入販売を始めた。ウェアアローブ、ブーツなど多数がラインアップされており、シックなデザインと優れた機能が特徴だという。同社のカタログは、A4判 カラー12ページで490円。



ホンダ モンキークラブ

ライダーズクラブが編集するエイムックから“ホンダ・モンキークラブ”が出た。カスタムモンキーの紹介を筆頭に、メン、歴史等、等、モンキーだらけの一冊で、パーツリストも付く。A4変形172ページ 1500円。ライダーズクラブ ☎03-3708-4421。



EUROPE

Text: Kyoichi Nakamura

TODAY

箕田貴司、ユーロ・スーパーモノ チャンピオンを獲得



苦しかったシーズンの最後に、見事チャンピオンを決めた箕田選手。おめでとうございます。あゆみ夫人、本当によかったですね！

世界ロードレースGPでは、125ccクラスの青木治親が2連覇し王手をかけているが、シंगルレーサーの全欧選手権、ヨーロッパ・スーパーモノカップでは、初の日本人チャンピオンが誕生した。オーヴァーレーシングのOV-16に乗る箕田貴司選手が、ポイントランキング2位のアラ・カスカートに最終戦で2ポイントの差をついて、ついにタイトルを獲得したので。

世界スーパーバイク選手権のサポートレースとして開催された'96年度ユーロスーパーモノは、去る10月6日にスペインのアルバセテで行われた最終戦までポイント争いがもつれ込み、全8戦を締めくくる緊迫したレースが展開された。ユーロスーパーモノ全戦を日本で唯一、報道してきたバイク雑誌である本誌読者には、過去7戦のレースを逐一お知らせしてきたが、来月号にお届けする最終戦の様子は、今まで世界中で開催されたシंगルレースのどれよりも手に汗握る素晴らしいスリルと興奮に満ちたものだった。この記事を担当している筆者は、コースサイドでレースを見ながら心臓の鼓動が高まるのを抑えられなかったほどだ。

前回のオランダ戦が終了した時点でポイントランキングは、リーダーが英国のスティーブ・ルース（ハリス・ヤマハ）。これにアラ・カスカート（ドゥカティ）がわずかに1ポイント差で肉薄し、次いで5ポイント差で箕田が3位。さらに6ポイント遅れてドイツのエリ・ビロム（ワークスMuZ）が4位につけていた。この4人全員にタイトル獲得の可能性がある最

終戦は、接近したランキングの中でスタートした。

レースは、序盤の様子をみる慎重な作戦にでた箕田が中盤からスピードアップして5位に上がり、その後上位マシンの脱落も手伝ってラスト2周には2位につけ、そのままフィニッシュするという息詰まる展開になった。中盤でルースがリタイアし、カスカートが4位でフィニッシュしたことにより、箕田は2位のカスカートに2ポイント差で首位を奪回。見事チャンピオンの座を獲得したのである。

今年のユーロスーパーモノシリーズでは最も長い17周のレースを終えてピットに戻ってきた箕田は、最初自分のフィニッシュ順位がわからず、3位だと思っていた（もし3位ならチャンピオンはカスカートになっていた）。しかし、自分の順位が2位だと知らされ、'96年度のユーロスーパーモノのタイトルを獲得したとわかつたときが喜びを隠せず、日本で留守を守るあゆみ夫人に、およそ考えられるかぎり最良の結果を報告するために国際電話のダイヤルを回した。

一方、このレースでは4位に終わり、選手権では2ポイント差で箕田に負け、チャンピオンの座を逸したカスカートは、オーストラリアのウィーツでチューンアップを受けてはいるものの、基本的には1993年に発売された当時から大きな開発が行われていないドゥカティのパワー不足を嘆きながら、それでも日本の親しい友人であるオーヴァーレーシングがタイトルに勝ったのは喜ばしいことだと主張した。また、この選手権を第7戦終了時までリードしながら、エンジントラブルでこのレースのリタイアを余儀なくされたルースは、箕田は中盤戦の不調を克服してよくがんばったと称賛。勝利への意地をみせた日本のライダーをほめ称えた。

箕田とオーヴァーレーシングは1年間を振り返ると、このシーズンは決して楽なものではなかったことがわかる。彼らは第1戦のミザノでいきなり優勝し、第2戦のドントンでは3位に引いた幸先のよいスタートを切ったものの、続くホッケンハイムでは11位と調子が出ずじまっていた。その後のモンツァでは4位、ブルノでは2位と復調しかけたが、ブランドハッチでは箕田が鈴鹿4時間耐久で負ったケガのために7位と振るわず、次のアッセンでは1周目に他車の転倒に巻き込まれてリタイアという不運な結果だった。

マシンに関しても、OV-16のシャシーは3年前に英国のニック・ホプキンスの天才的に造られたことから基本的には大きな発展はなく、エンジンも実戦でいくつかの仕様にトライ＆エラーしながら煮詰めてきたものだ。OV-16にとっては、3年目についにいくつかの勝利である。その創作者であり、今年1年ヨーロッパでメカニック兼チーム監督の勤務をこなしてきたオーヴァーレーシングの、佐藤健正はこの勝利の喜びと満ちて満面と笑みを浮かべながら、来シーズンも再びユーロスーパーモノに参戦する決意を固めていた。

本誌では、次号で最終戦の様子は、また、佐藤監督と箕田選手の談話も近々お届けする予定である。

サングダスの新計画 サクソンシャシー・自社製エンジン

英国人シャシースペシャリストのナイジェル・ヒルといえば、サクソン・トライアンフで世界的に有名になったオルターナティブパセンション、サクストラックスシステムの考案者であり、同時にその製作者として知られている。実際には、彼のサクストラックはもう10年以上前からドゥカティやラヴェルダなど、さまざまなエンジンを載せたシャシーに使われていた。また、似たような構造を持つBMWのテレレバードは、サクストラックよりも後に設計されたものだ。

愛国主義者であるナイジェル・ヒルは、英国製のエンジンを搭載するサクソン・トライアンフの創作に大きな情熱を注ぎ、現在ではオリジナルのマシンを除



来日したナイジェル・ヒルさんとサングダスの柴崎さん。アイビーレーシングの金城さん、グッツィ・スポルトの特宮さんとら。

いて、少なくとも3台のサクソン・トライアンフレーサーが走っている。そのヒルが、今度は大西洋の向こう側のエンジンを使って、まったく新しいサクソン2気筒レーサーを造ることになった。

とはいっても、そのエンジンはハーレーのスーパーバイクVR1000に使われている、水冷DOHC燃料噴射きのVツインではない。ハーレーはハーレーでも、空冷ブッシュロッドOHVの古典的なVツインだ。ただしそのエンジンは、1994年から3年連続でデイトナのパック付きサーキットに挑戦し続けている日本のサングダスが開発した、スーパーXRと呼ばれるスポーツツターベースの1200ccエンジン（1月号参照）である。

サングダスのボス、柴崎武彦は今年3月にデイトナに3度目の挑戦をした際、スコット・ザンバックが乗ったサクソン・トライアンフを見てそのパフォーマンスに心を動かされたという。そして、シリンドーヘッドを脱着するにもフレームからエンジンを降ろさなければならぬなど、整備性に難がある現在の状況を脱すると同時に次期主力マシンを確保するため、サクソン・ハーレーの採用を決意した。そして、この夏にナイジェル・ヒルを日本に招き、自らのハーレーに対する情熱を伝えた。一方ヒルは、サングダスのためにハーレーエンジン用としては世界で初めてのサクソンシャシーの製作を引き受けることにしたのである。

しかし、ヒルがこれまで製作したラヴェルダやトライアンフの3気筒用フレームとは違って、ハーレーの場合はエンジンにシャシーのフルスレスメンとして使用することはできない。そしてヒルは、従来のサクソンとはまったく違ったアプローチをしなければならぬことにすでに気づいていた。

「アルミパイプフレームとサクストラックを使うこと以外、フレームの設計に関してはまだ何も決めていない。ハーレーのエンジンの構造は非常に特殊だから、実際に搭載するエンジンを前にするまでは白紙の状態だ。しかし、ミスター柴崎のハーレーに対する情熱は私を感動させた。このプロジェクトは私にとっても新しいチャレンジになるだろう」とヒルは語っている。

一方柴崎さんは、「エンジンはスーパーXRだだが、ヒルのフレームが要求するなら新しいシリンドーヘッドさえも造る用意がある」と柔軟な姿勢でサクソンシャシーに大きな期待を抱いている。そして、9月にオランダのアッセンで行われた恒例のドゥカティラベレースに参加した際に、英国のサクソンレーシングに立ち寄り、具体的な計画を相談した。

計画では、新しいサクソン・ハーレーは、サングダスチームが記念すべきヨーロッパデビューを果たしたアッセンで、開催されるドゥカティラベレースのイベントで来年デビューすることになっている。そして実戦での開発を進めながら、'98年のデイトナには万全の体制で挑むことになるだろう。また、サクソン・ハーレーのロードバイクも計画されており、サクソンシャシーそのものが高価であることは避けられないものの、可能な限り現実的な値段で完成車を市販したいと柴崎さんは言っている。

ユーロ・スーパーモノ 来年度はFIM選手権に昇格か

世界スーパーバイク選手権のヨーロッパラウンドで行われてきた'96年ヨーロッパ・スーパーモノ・カップシリーズは、10月6日のスペイン戦で大成功のうちに幕を閉じた。そして、この成功が正当に評価されて、'97年度のスーパーモノ選手権が、正式なFIM選手権として開催されることがいよいよ濃厚になった。

来年度のヨーロッパ・スーパーモノ選手権のフォーマットがどのようなものになるかは、10月半ばに行われる毎年恒例のFIMイングリッシュを待たなければわからないが、現時点ではプロトタイププラスのレギュレーションが適用される可能性が非常に高い。また、すでにヤマハとスズキは、来年度のヨーロッパ・スーパーモノ選手権を正式にサポートすることを表明している。この2メーカーは、SOS/スーパーモノ・レーシングのそもそもの精神である、自由なレギュレーションに理解を示しており、エンジンのキャスティングの一部がスタンダードでなければならない理想的なものではなく、プロトタイププラスのそれに賛成している。

一方、当初ドゥッカティのマシン・ボルディは、当初、クランクケースとシリンダー、そしてシリンダーヘッドがスタンダードであることを主張したいわれている。これはもちろん、現在のスーパーモノ・レーシング用に唯一市販レーサーを販売しているイタリアメーカーの有利を狙ったものだ(それらほとんどすべてが、サーキットではなく個人のミュージアムに直行しているという事実は別にして)。しかし、ユーロスーパーモノでドゥッカティ・スーパーモノをポイントランキングの上位に導いた英国のライダーが、現在の102×10mmの572ccエンジンがパワー不足だとした衝撃の事実を、今やドゥッカティのナンバー2となったエンジニアに知らせた後は、シリンダーのオリジナルキャスティングを主張するのをやめたようだ。

いずれにしても来年度のユーロスーパーモノは、今年と同じように世界スーパーバイク選手権の中で、スーパースポーツ600選手権と並行して開催されることになるだろう。スーパーバイク選手権のオーガナイザーであるフラミニは、今年度のスーパーモノ選手権の大きな成功に満足し納得を示しており、来年も引き続き開催することに同意を示している。

また、'97年の可能性として、今年のスーパースポーツ選手権がセントラルと菅生で開催されたように、ポイントテーブル上位の選手に旅費が支給されて、スーパーバイク選手権のアジアラウンドでスーパーモノが開催されるかもしれない。最近マレーシアのホンリオン社に買収されたMuZは、プロモーションのためにとりわけセントラルでの開催を望んでいる。また、これまで一貫してスーパーバイクを開催してきた菅生サーキットも、スーパーモノの開催に興味を示している。もし来年もスーパーバイクが菅生で開催されれば、同時に日本で初めての国際スーパーモノ選手権レースが行われることになるかもしれない。

いずれにしてもスーパーモノ・レースが有望なFIMステータスを獲得することとはほぼ確実であり、今年走ったチームの多くがすでに来年の参戦を計画しているのはもちろん、新しい参加者が増えることも間違いない。

アラン・カスカート ベアーズ・チャンピオンを獲得

ユーロスーパーモノのタイトルを惜しくも逃がしたアラン・カスカートは、しかし、もうひとつの非公的な世界選手権のタイトルを勝ち取ることで、少なくともシーズン終了の喜びに浸ることができた。日本製以外の4ストロークシングル/ツインタートリプルによって競われているベアーズ(BEARS)ワールド

シリーズは、3月のデイトナでスタートしてからヨーロッパ各地でレースを行ってきたが、10月27日にオーストラリアのフィリップアイランドで行われる最終戦を待たず、9月22日にオランダのアッセンでの第5戦で、英国のレーサー兼ジャーナリストのカスカートがチャンピオンシップのタイトルを決めた。

カスカートは、主にヴィーゾー・オーストラリアのボスであるブルー・ヘンリーがチューンしたビモータDB2に乗り続けてベアーズを戦ったが、初戦のデイトナではハンドリングトラブルとレース直前のチェーン切れによって、急遽ビモータからドゥッカティ・スーパーモノに乗り換えた。その後、ロードバイク改造のビモータの操縦性は徐々に改善され、アッセンではデイトナで優勝して以来の登場となるブリッテンV1000に乘るステイブ・ブリッグスに次いで2位に入り、選手権を争っていた英国のジェフ・ペインズ(ドゥッカティ907li)がタイトルしたおかげで栄冠を手にしたのである。レース後、カスカートはこう語った。

「このタイトルは、ドゥッカティ900SSのエンジンをチューンアップしたブルー・ヘンリーの手柄だ。これほど速く、バチンとある2バルブデスモはこれまでなかっただろう。アッセンではブリッテンに40hpほど水を掛けられていたかもしれないが、安定したハンドリングと、エンジンのバチン、プリヂスタントキヤのグリプがタイトルを可能にした。この結果は間違いなくヴィーゾーのパーツに反映されるだろう」



ユーロスーパーモノは僅差でタイトルを逃したものの、ベアーズでは最終戦を待たずにタイトル獲得を決めた、アラン・カスカート。

MuZ、マレーシアの会社と調印

10月号のこのコラムで報じたドイツのMuZに関する取り引きに決着がついた。マレーシアの工業総合会社のホンリオン・インダストリーがMuZの買収契約に調印し、9月2日に新会社が発足したのである。

ホンリオン社は、マレーシアの工場主に東南アジア向けの小排気量モーターサイクルを製造している。そして、中国にもすでに生産工場を持っている。そして、マレーシア、中国、ベトナムで、ホンリオン製のバイクを販売しており、同地域の中に大きなシェアを持っている。ホンリオン・MuZ買収の目的は、歴史的なMuZのブランドを傘下に収めることでヨーロッパのデザインを東南アジアに持ち込み、自社をよりグローバルなメーカーに発展させると同時に、新しいMuZを向こう10年を目途に、ヨーロッパの代表的モーターサイクルメーカーに育てることだとされている。

一方、旧東ドイツのサクソニー地方の中心にファクトリーを持つMuZは、一定の構造変更を受けた後に、これまでと同じ場所での操業を続けることになった。そして、ホンリオンとの契約によりR&D部門が新たに別会社として発足し、従来のMuZはヨーロッパ地域における生産と販売だけを受け持つようになる。

これによって、現在のところ一時的に停止されているMuZの生産は10月の半ばから再開されることになり、既存のシルバースターのソロとサイドカー仕様、そしてスコビーピエールの新しいバリエーションを生産する予定だ。さらに、2ストローク50ccとホンリオン製

の4ストローク125ccスクーターを発表し、新型のオフロードバイクも開発されるだろう。プロトモデルが発売された4ストローク125ccシングルエンジンのパンタムは、たぶんこの先1年以内に中国のホンリオン工場で生産されることになるはずだ。

MuZの計画では4ストロークの大排気量モデルに関する計画は、ホンリオンからもたらされる資金によって開発にゴーサインが出されることになるだろう。MuZのボスであるペトル・カレル・コラウスによると、計画しているマルチシリンダーエンジンの開発は、以前考えていたように、英国のエンジンデザイナーのアル・メリングが引き上げたデスモドミクシブル付きのVツインではなく、独自のエンジンを自社の新しいR&D部門で開発するという。MuZ内部の信頼でさる筋によると、彼らはメリングの設計うんぬんに前向きに、メリング自身に失望したようだ。だが同時に、将来のニューモデルに使われるはずのエンジンの供給元がヤマハではないことも強調している。

コラウスはヤマハTDM850のエンジンを載せてプロトタイプを発表した2気筒ローリースターのコブラは必ず発売すると主張しており、現在は新会社のR&D部門でバイクの大きさのものの見直しが行われているという。そのR&D部門にはヤマハでテネレの開発にあたった平井田技師がスワウターで、スタイリングはエンジンアプリングの両方でコブラの開発を手がけている。彼はケルンのスタンドで、新型オフロードバイクのクレイモデルの製作をデモンストレーションしていた。

ところでそのオフロード(風)バイクは、現在はそれらしいライバルがないKTMのデュークに対抗するために、ヤマハエンジンをベースに開発されているものだ。ケルンでクレイモデル製作という珍しいデモンストレーションを行ったのは、実は、プロトタイプモデルがショーに間に合わなかったので思いついたアイデアだと、コラウスは白状している。

一方、現在はコラウス社長自身のポケットマネーでまかなわれているワークスのスーパーモノ・レース活動は、ホンリオンからの投資によって明らかに存続が可能になった。モータースポーツはMuZの企業イメージに欠かせないというのが旧東ドイツのメーカーの一貫したポリシーだが、コラウスは同時に将来こういうイメージをさらに拡大する必要があるだろう。スーパースポーツやスーパーバイクにも進出するだろうと豪語している。その場合、マシンは2ないし3気筒エンジンがベースになるはずで、もちろんそのためには、こういうエンジンを持つ強力なバイクがMuZからロード用に発売されなければならないことは明らかだ。

現段階で確実なのは、今年のユーロスーパー活躍したワークス・スコビーピエーラーのカスタマープリカが、約38000ドイツマルク(約280万円)で4~5台造られることだ。「エリ・ピンドラム・レプリカ」あるいは「リゴ・リヒター・レプリカ」になるこの市販レーサーには、英国のスリッパストリームチューン、あるいはそれをベースにファクトリーのレース部門がチューンしたXTZエンジンが搭載され、来シーズンはFIM選手権になることがほぼ確実なユーロスーパーモノや各国のSOSレーシングのパックで、MuZの旗をいっそう強力に翻すことになるはずだ。

ケルンショーでクレイモデルを製作するMuZのデモンストレーションは、プロトタイプが完成しなかったための苦肉の策だった。



UNCLE NAGAO'S

バイクバイシクルバイブレーション

連載111回

長尾藤三



Photo : Tozo Nagao

近ごろのニューモデルをずーっと見渡してみて、ボクがいちばん感じるの、は、ひと言で言って「清々しいバイクがないな」

言葉を変えて言えば、「粋」で「細身」で「涼しげな」雰囲気のマシンが見当たりません。次から次へと、新しいものほど、太くて、暑苦しくて、野暮な感じを受けるのは私だけでしょうか。

昔のバイクは、こんなに中年太りしていなかったよね。もっと青年のようにスリキリと端正なシルエットをしていた。

トライアンフ・ボンネビルT120を思い出してみてください。ヤマハYDS1を、DT1を、XS650を…、そうボクが好きだったヤマハのバイクは、特にスリリと洗練されていて、粋で清々しかったです。

それが今やいちばんポテッとしているのかヤマハです。いや、どこのもお互いマネをしあって、全社そろってポテッとしているよね。丸っこいデザインが流行しているのか、ホンダとスズキから

水冷・多気筒・配水管・ラジエター
複雑なりアサス・リンク・スイングアーム
こみ入ったエレクトロニクス・パーツ
たくさんキャブや燃料噴射装置
それらを支えるふっついアルミフレーム
大きな径のディスクブレーキ
こった形状のキャスト・ホイール

ひとつひとつを見れば、それぞれが今日の超高性能には欠かせないパーツなんだけれど、これだけ片っ端から背負いこんだのでは、とうてい軽快だの清々しいだのといったまめ方はムリです。

しかし高性能のために、こんなに装備過剰になっちゃって、結果として全体のイメージを鈍重なものにしてしまったところに、ボクはバイクの不健全な発達を感じちゃうのだ。

左の頁の写真は、ボクがもう10年以上愛用しているヤマハTYカトスベシャルというトライアルバイクなんだけど、とっても清々しいでしょう。こいつをサンプルに

の科学技術至上主義に従って、外国製のバイクがそうなっていくのはしかたないと思うんだ。でも、「粋」の文化を持つニッポンまで、その先頭に立つて走ることはいらないでしょう。

技術がくるところまできた今こそ、文化や価値感で勝負するとき。アメリカやヨーロッパのこてこてソース味に対して、日本の淡泊なうす味のさわやかさが、世界的にもてはやされているではありませんか。

ゴシック建築や超高層ビルではなく、桂離宮のような美しさをたたえたバイクという発想から、どんな製品が生まれるでしょう。

見ているだけでさわやかになるような、清々しく端正な美しさをたたえたバイク。それらは確かに20~30年前にはたくさん存在したのです。あのパールホワイトのタンクに黒い1本ラインを引いたヤマハDT1より美しいオフロードバイクが、その後あったでしょう。

文明というのは確かに進めば進むほど過剰にな

清々しいバイクがなくなった

Vツインスーパースポーツが出たと思ったら、なんてそっくりのポテポテ・ダルマさんルック！ヤマハのTDMあたりとも似ていて、もう暑苦しさか何重にもかかった感じ。

外車だって、例外じやありません。

モトグッツィ・チェンタウロの暑苦しさは、いったい何だ！初期のル・マンやマーニ・グッツィに比べて、このところのニューモデルは、どんどん厚化粧して皮下脂肪が増える一方じゃないか。BMWだって、R1100シリーズの石けん箱のようなイメージは、R69Sあたりの清々しさと比べれば、月とスッポン。

トライアンフだって、今のトリプルは、かつてのボンネビルやトロフィーの軽快感とはちがう、むしろ重量感にあふれています。

不思議なことに、ハーレー・ダビッドソンだけは、ぼくの印象としては、かえって昔よりもアカぬけてスッキリしてきている。スポーツスター人気のせいか、それとも昔からハーレーは一貫してこんなふうな独特のバイクらしさは保っているからか。このメーカーはちょっと別格です。今となれば、小さなタンクのスポーツスターは、とっても清々しく端正なイメージで、最近のモデルの中ではいちばん好ましいくらいです。

さて、どうしてバイクはこんなに太ってしまったのでしょうか。

単純に言って、ボクは、高性能の求めすぎだと

思う。

デカイ・エンジン排気量、太いマフラー

清く正しく美しいバイク

の本質をさぐってみましょう。

まずパイプフレームです。空冷シングルです。

スポークホイールで、リアサスは2本ショック。

タンクが小さくて細いティアドロップ型。

つまりこのバイクは点と線で構成されていて、大きな面はどこにもないのです。クルマというのは生まれながらにして面であり、かたまりだけど、バイクは違うのだ。

かつてのバイクらしいバイクは、横から見るとむこう側が透けて見えたものです。エンジンも空冷だから、実際のこのスキマは、風が通る道としても意味のあるものだったのでしょう。バイクに風のイメージを求めるボクとしては、バイクの姿そのものが、風を感じさせる涼しく清らかなスタイルであってほしいのだ。

はつきり言って、バイクは高性能を求めすぎるあまり、本質を見失ってしまったような気がします。いや、これはボクにとっての好ましいバイク像を前提としての考え方で、「高性能でさえあればそれでいいじゃないか」という意見の人もあるでしょう。

でもボクは、バイクが粋でも清々しくもなくなつて、ポテポテに暑苦しい存在になっていくのが悲しい。強いのはいいんだけど、姿までがどんどんやすりずきのボディビルダーのように、そしてまとうカウルがプロレスラーのガウンのような派手で下品なグラフィックに彩られるのか寂しい。

もともと欧米で生まれたものなのだから、彼ら

り、複雑になるものです。しかし、ボくらにとつてバイクは単なる文明ではなく、むしろアートに近い。技術として文明を利用はするが、どんな1台に仕上げるかのイメージを持つてつくりあげていく作業はむしろ芸術でしょう。

だからこそ古いもの新しいもなく、いいものはいいのだ。よさを数字であらわすなんてことはできないのです。

もうひとつ、「粋」というのは、めいっばいがんばらないで、ちょっと肩の力を抜いたところから生まれます。強すぎる、デカすぎる、がんばりすぎるのは野暮なんだよね。だから、排気量もパワーもひかえめに。ワルキューレの1520cc、CBR1100XXの164psでやめにしましょう。650ccを超えては、粋なバイクは難しいというのが、ボクの意見です。

ひとつだけ明るいきざしがあります。

50ccのレトロバイクが復活していることです。'60年代のバイクはまだまだシンプル。それに50ccという小さな排気量というのは、けっこう粋だよ。若いライダーが400ccのマルチをぶっ飛ばしているより、ペンリイ号やコダ号でトコトコ走っているのがおしゃレだと思います。

でも古いままというのは芸がない。

YDS1、DT1、CB72を創ったあの洗練度と今の最新製作技術で（むしろ最新機構はいりません）、ホレホレするような細身の美しいニューモデルが250~500ccあたりで出てくるとボクはうれし。売れるかどうかはまた別だけれどね。

SCHOOL DAYS

学 校 日 記

第5回
富成次郎

What is Deep?

最近友人と酔っぱらった勢いで、十数年ぶりにお茶の水の楽器屋に行ってみた。驚いたのはエレキギターの安さである。バンド活動に没頭していた1980年ごろに比べると、とても信じられない値段でエレキが売られている。当時モノホン(本物)のフェンダーは15〜16万円、日本製のグレコ、フェルナンデスあたりですら、5〜6万円はした。ところが今は2〜3万円で、少なくとも外觀や精度は当時の中級品と同等以上のものが買えるのだ。「これがマジで2〜3万かヨォ!」とふたりでビビった次第である。十数年間の物価上昇を考えればまさに3分の1以下といつよい。

売り方がまたスゴい。店員の兄ちゃんが値切りもしないのにディスカウントをオファーしてくるのだ。たたくき売りにある。ただでさえ安いのもっと安いとなるとかえって気味が悪い。酔った勢いでつい買ってしまうが、こっちもはたして年とはってない。「ただ安いから」という理由だけで買ったものは絶対に身につかないのだ」と自分に言い聞かせる。

去年どうやって買ってしまったMZも、やはりろくに乗らずに手離したことを思い出し、5万円のフレットレスベースの衝動買いをぐっとこらえたのだった。ひととひと冷やかし、店をあとにしてなんととも複雑な思いになった。「なんだか夢がねえなあ…」今はだれでも気軽にローンで買物ができるから、あのビックリ価格がはたに分割払いということになると、ほとんどダタ(ただ)も同然でエレキが買えるのだ。

ギンギンにチューンアップしたBSAで通動していた数年前、4気筒16バルブの250ccに乗るコドモに、1万数千回転は回っているな、という音とともにプチ抜かれたときも似たようなワビしさを体験している。しかも敵には「プチ抜いた」という意識が毛頭ないのは明らかで、「まあオレはオレだ」とひとりつぶやいてみながらも、一応シフトダウンして急加速で追ってみた。だがすにあきまり、気持ち切り換えてこいたした。「*ホンダRCレーサーの多気筒超高速回転サウンドが街中で聞ける時代なのだなあ」と…。

お手軽なのはいけない。説教臭いことを言うなどという批判を承知であえて言いたい。

初めてのギターは高校のとき、友人Aが1万5000円で買ったプロマーチン(マーチンではない)のフォークギターを友人Bが倒してネックを折り、口論になっていたころに割って入り、「そのギター、俺が3000円で買った!」と言って手に入れた。

エポキシ接着剤、アルミ板、木ネジというギターにあるまじき素材でこれを修復、どうしてもエレキが欲しかったが金がないので、ノコギリでボディを切り、フルアコみたいなカッタウェーを造り、ペニヤを張り、ニスで仕上げた。ブリッジは牛骨を買ってきただけで削って弦高を下げ、フィンガーボードにもニスを塗って指の滑りをよくし、ヤマハのコンパウンドを張っ

て、エレキギターの弾き心地に近づけた。

あまりにもカッコよく生まれ変わったのを見て友人たちが騒いだのに気をよくし、この後似たようなギターモディファイに何本か挑戦した。ゴミ捨て場で拾ったギターも数本あったが、どれもリストラして弾けるようにした。ついにマイクをつけて電気化するという未踏の境地に至って、ハムバックコイルとシングルコイルの相性などとの問題につきあたる。

渋谷は道玄坂にある有名な店のリペア部長にエレキギターマイクの根本的原理に迫る質問をしに出かけたが、全然答えられない。「この人は、ただ部品を替えたり整備したりするだけの人なんだな」と高校生は生意気である。が、似たような人たちは後年あちこちのバイク屋でみかけることになり、「自分で勉強するしかない」という結論に達することになる。なんだかJ.J.ケイルやアレックス・ネスみたいな自作自演になってしまった(ブライアン・メイのオヤジなんかはスゴいよなあ。フェンダー、ギブソン、リッケンバックといった、独自の音を持つ大メーカーのもの、まったく違った音をアマチュア素人が創造したのは、希有な例だもなあ…。バイクでいえば、自家製DOHCのバトンやブリッテンみたいなもんです)。

あの高校時代の1万5000円のプロマーチンと同等のものは、今ならもっと安く手に入るにちがいない。しかし、当時はそうではなかったからというなら勉強ができた。バイクも最初に買ったのは兄と5000円ずつ出したCD50のボロだった。こどもでもない修理が始まったのはいうまでもない。

トリニティスクールはお手軽ではない。金を積めばトロのチョッパーが手に入ると思ったら甘い。約7カ月に及ぶ、苦行ともいえる、分解、修理、組み立てが待っている。しかし出来上がったときの感動は何物にもかえがたい。そして同じ趣味を持つ者どうしへのつきあいは、他では見られないほどディープなものに

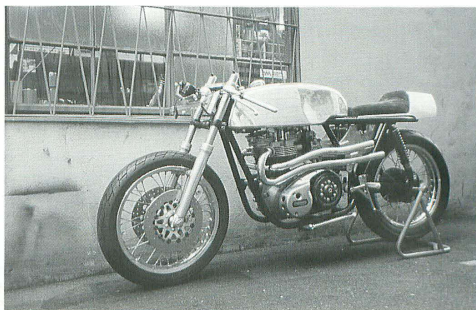
なる。ヘンな自己啓発セミナーに金を積むより明らかに価値があるだろう。つまり人間関係が希薄な現代社会では、メンバーが共に価値ありと認める「モノ」を介在させることによって、人間性の復帰が図れるのである。そしてそのモノとメンバーのつながりは深いほどいい。逆説的なようだが人間疎外の打開策をそういったモノとの関係に頼らざるを得ないほど、現代文明は荒廃している。どんなに話や趣味が合い、年齢、職業、出身地などが同じだからといっても、現代ではそういう人たちが集まって酒を飲み、話があっているようでも、全然疎外感はいやされていないのだ。

バイク乗りの集団にしてもバイクに乗っているという共通項だけで、メンバーの親近感が皆ほど強まらないのは、共通に介在しているバイク、あるいはバイクライフ自体が、お手軽すぎるからだろう。第1! 回目の本稿にも書いたが、バイク屋の店頭がどんとつまらないなり、ツーリングクラブの求心力が害ましく強くないと感じているのは筆者だけではないはずだ。

バイクに限らず、現代ではグループを構成するメンバーが、求心力を強め、疎外感をなくすために、不自然に浮かれ騒ぐ。カラオケなどに走るのもモノとのかかりや生活すべてがお手軽すぎるからなのだ。どんなに酒を飲んでも、一緒にRVに乗って遊びに行っても、お手軽な選択をし続けるかぎり、メンバーシップの絆が強まることはない。

トリニティスクールのまわりにもカラオケ屋は多い。毎晩終電ギリギリまで歌いまくり、酔いつぶれた人たちが、黙々とドライアップをいじる生徒たちの前を通り過ぎていく。酒を飲んでいるわけでもなければ、無駄なおしゃべりをするわけでもない、ただ低く流れるBGMの中でバイクいじりをする生徒とのコントラストは異様でさえある…。どちらの人間が幸福かということとは、多分カラオケ帰りの人々にも、よくわかっているのではないだろうか。

最近、マンネリ、沈滞気味の日本のクラシックレースシーンへのトリニティスクールからの回答がこれだ! ウィスティーな日本のサーキットに合わせて英国に注文したリックマンシェームはSRのフロントフォークを使うために、キヤスターを変え、ホイールベースも短めに変更してもらった。5速クロス、ベルトラドライブ、ツインプラググッド、スビットファイア(コッパい名前だ!)の発展型のカムチェーンなど、現在トップのトライアンフを生ずる。オートレースチューン一派への挑戦状となるだろう。エキパイは撮影用に仮組みしたもので正式のタイプではない。若手が自らの手で組み上げようとするレーサープロジェクトだが、例によってレーサー造りは勉強になる。来年のBOTTIにバハナナしを参戦する予定なので英米ファンは筑波に集合せよ! ところで、前回告知したエンジンクラスへの反響がまったくなくのて困っている。興味のある人は早く連絡してネ。



トリニティスクール Tel. 03-5687-3599

潜在能力を引き出す。ZX1シリーズ

ゼットエックス・ワン



最強

ZX1 価格改定のお知らせ:

平成8年7月より総代理店の変更に伴いまして、流通コストの削減が実現致しましたので、皆様に末長く、ご使用頂くために商品の価格を大幅に引き下げることと致しました。
今後ともご愛顧下さい。



C60 スーパースプレー (強力潤滑スプレー)

350ml/¥1,980 130ml/¥1,380

- 効果: ○周動部の摩擦低減。○ボルト等、締結部品。○パーツの寿命向上。○各種ワイヤー類。○締付トルクの一定化。○機械潤滑部品。○サビを防止。○ジェットスキー等
- 使用箇所: ※車体部品の組付けの際やメンテナンスにご使用下さい。

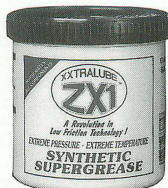


ZX1 (オイル強化剤)

250ml ¥4,800

- 効果: ○加速力、オーバーレブ特性向上。○燃費の向上 (平均10%)。○メカニカルノイズの低減。○オーバーヒートの防止。○パーツの寿命向上。
- 使用箇所: ○4サイクルエンジンオイル。○2サイクルエンジンオイル。○ミックスオイル (A/T車不可)。○デフオイル。○タンパーオイル。○フロントフォークオイル等

※ZX1の成分は既存の添加剤と異なり、オイルと完全に混ざり合い、分離しないためトラブルの起こることはありません。



ご要望にお応えして再発売開始!

ZX1 スーパーグリス (世界最高級グリス)

500g/¥6,300 80g/¥1,200

- 効果: ○高回転部の摩擦低減。○周動パーツの寿命向上。○ゴム製品の劣化低減。○メタル等の焼付き防止。
- 使用箇所: ○各種シャフト。○メタル。○ベアリング。○オイルシール等
- ※車体の高荷重、高回転部にご使用下さい。

ZX1シリーズは、安全にローフリクションチューニングを実現します。

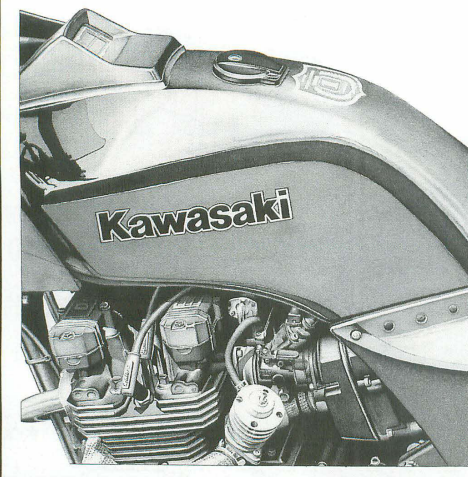
◆ZX1正規取扱店:

	ADDRESS	PHONE		ADDRESS	PHONE
ヴァイタルスピリット	福岡県久留米市山川1-1-20	0942-44-3990	ガラージ2輪館	東京都板橋区高島平4-1-14	03-3979-0358
神戸ユニコン	兵庫県神戸市垂水区神和台1-9-8	078-795-6673	ティーブランニング	東京都板橋区中宿41-4	03-3962-3077
ブルーポイントII	奈良県奈良市上殿町738-13	0742-64-0664	トシテック	東京都世田谷区上用賀6-23-7-201	03-3428-3218
カスノモータサイクル	京都府伏見区下鳥羽内面田町95	075-622-0225	トライアングル	東京都江戸川区南葛飾町5-10-8	03-3698-1207
ディライト	三重県鈴鹿市住吉町3-30-20	0593-70-3528	バイクショップ・ナベ	東京都練馬区北町3-1-6	03-3559-1137
トゥービー	三重県鈴鹿市住吉町3-6553-10	0593-79-4010	ビックマート大山	東京都板橋区弥生町70-13	03-3974-8636
クシゲプロダクト	神奈川県横浜市戸部町4-119	045-242-1978	モトボックス・セキII	東京都板橋区上板橋1-1-1	03-3931-6780
神戸ユニコン横浜	神奈川県横浜市戸塚区平戸4-32-15	045-824-1974	オートライフ	東京都八王子市高倉町55-10	0426-46-0300
スクーデリアジャパン	神奈川県横浜市戸塚区大蔵2-11	044-976-4462	ライコランド	千葉県柏市戸豊四季381	0471-45-1133
レイト商会	神奈川県横浜市戸塚区東俣野町1009	045-853-1171	アリアケプランニング	千葉県東葛飾郡南町大島田394	0471-93-4182
アール・エス	神奈川県横浜市港北区小机町2600-32	045-473-3646	N' plan	埼玉県朝霞市本町3-7-52/17朝霞106	048-467-3149
上野パーツセンター	東京都板橋区小豆沢1-10-6	03-3966-4111	カブリシャスレーシング	埼玉県川口市上日出谷730-4	048-787-3822
ウッドベル	東京都台東区東上野4-27-6	03-3871-0471	赤まる市場ラブリ	埼玉県高崎市中山547	0429-74-1768
エイブル・レーシング	東京都小平市津田町2-2-26	03-3750-4835	ブルーポイントIII	埼玉県高崎市中尾町島羽前44-1	0273-64-5510
ジェットオートサポート	東京都小平市津田町2-8-3	0423-43-1876	黒木自転車	栃木県安蘇郡田沼町岩崎263	0283-62-8231
ガゼル	東京都墨田区六町2-8-3	03-3853-3361		新潟県上越市木田2-9-2	0255-24-1702
	東京都世田谷区砦2-20-17	03-3417-7204		秋田県由利郡島崎町見友43	0184-57-2478

ZX1 総代理店: 有限会社キューエスディーBLUE POINT Ms DIVISION 〒179 東京都練馬区銘1-34-15カーサ錦1階石 TEL&FAX. 03 (3931) 6478

Mail Box

Bikers Station



イラストレーション：藤原正統

またの登場を期待しています

●11月号で“ゼロ秒台を夢見て”が最終回となりましたが、自分も同じバイクを持っているのでいろいろ参考にしました。最近ではXRJ1200も3代目となり、各雑誌上で取り上げられるものも少なくなってきましたが、これからも年間を通して数回また特別枠でも設けてもらって企画を組んでほしいですね。

群馬県新田郡 松島忠明

○もちろん、XRJ1200に新たな展開があれば、ヤマハの送り出す新型、ショップのカスタムを問わず、誌面に登場させるつもりです。このオートバイはなんというか、スジのいいところがありますから、

我々は、じっくりヤマハのXRJ1200を育てていくことを希望しています。

雨でも別の楽しみがありました

●秋のダッチランに行ってきました。このあけ、筑波のコーナでエンジンが壊れてしまい、やっとうクラックを新品にしたいつものT.O.F.ゼロ1仕様RZRと、いっつけの店です。後方排気RZRのシェイクダウンなどというので、張り切っていたにもかかわらず、9月22日は台風17号の接近で、仙台ハイランドは朝から大雨、コースコンディションは最悪/がっかりでした。

ところが、スポーツ走行の人たちがバイクを代わってくれるのを待っていると、



台風の影響で悪天候となった今回のダッチラン。雨にもめげずカッパを着てがんばる飯田和雅さんでした。

「僕たちと一緒にビット使わない？」と親切に声をかけてくれたり、ビットには、「バイク見せて」とか、「僕は古い2対持つるよー」なんて、初対面の人ばかりだったけどバイク談義が盛り上がり、台風なんでもと吹く風、、、バイク乗りで楽しいですねー。

そして、今回コース見学バスが出ました。それは、同行してきた、女性、子供たち、初めて走る人たちへのサービスで、お父さんがどこを走っているのか興味あるみたいで、子供たちが多く乗っていました。僕の彼女も乗ってきたのですが、コースの裏側まで見ることができて、とてもよかったそうです。こんなサービスもあって、見に来た人も楽しめた気あいあいのダッチランでした。でも、暗れたらもっとよかったのに。

サーキットは走ってみたいけどちょっとと思っているあなた、ダッチランはおすすめて。次回は、あなたも参加してみたいですか。

茨城県日立市 飯田和雅
○ダッチランの宣伝をしていたら、大変ありがとうございます。ダッチランには、飯田さんのおおききのように、目をつり上げて走る（それも楽しきかな）はありますからばかりでなく、のんびりと休日やサーキットと行で楽しもうという一面もあります。今回のコース見学バスも、そうした一環で行いましたが、そのヒントは参加する方からのハガキでした（そのハガキって、飯田さんからじゃなかったらダメなわけ？）。さて、来年のスケジュールは11月に決まる予定なので、年内にはお知らせできそうです。

肩の張らないバイク造りを

●こんにちは、いつもバイカーズステーションを読んでます。いつもはちょっと手の届かない（たぶん無理だろう）バイクの紹介や、少し前は、「ここまでできます」といったような豪華なカスタムバイクのインディックローディングが多かったのに、10月号は少し様子が違うようになってたね。

まず、70～80年代のバイクであれば（本誌では大排気量4気筒車に限定しているようですが）、STDを完備に整備できれば、充分に現行車に引けをとらない乗車感を得られると言いつけています。これについてどうですか。

やたら高価なパーツや太いタイヤを付けてなくても、そのバイクを開発したときの意図がストレートに伝わって来るなら、そのままSTDは「手を加えなくても充分」なことです。あとは、走り手のねらった「気持ちよさ」と乗り手の「気持ちよさ」が、どこかでオーバーラップする部分があれば、それで充分乗りたくなることの理由になると思うんです。バイク歴がたかだか12年ほどで、そんなにいろいろな種類のバイクに乗ったこともない僕なんか言うのは口はばったいんですけど、ずーっと前から思っていたことを言います。

「速い走から気持ちいい」よりも、「気持ちいいから走っていたら速かった」のほうが僕は好きです。いきなりで、ちょっと赤面してしまいそうですが、でもみなさんが宮崎駿一郎さんじゃない、国際A級ローターでもないじゃないで

すか。僕なんかのレベルで、その気になって飛ばしすぎると、「速く走ろうとしたら、ちょっとばかり余裕がなくなつてハラハラして疲れちゃった」が関の山というのが実際のところでしょうね。

それよりも、「気持ちいいから走っていたら、面白くなって、エンジンや車体の動きがちょっとわかるようになって、そのバイクのおいしいところだけを利用してきょうになって楽しかった。ひょっとして少しばかり速くなったかも」のほうがいいと思うんですが。そうやってじわじわり乗りこなしていったほうが、楽しくて健康的なような気がします。

僕は、10月号の記事の中で、今井雅文さんの仕事を見て、「ああ、この人は本当に好きなバイクにめぐりあえてよかったな」と思っていました。

余計なお世話だけど、ひとつのバイクでこんなに長く遊べるなんて楽しいじゃないですか。一足飛びにカスタムパーツを付けるんじゃないで、いろいろな各部の調整で問題を解消するのも地味だけど、正攻法だと思います。ひとつのバイクにはまって乗り込んだ者だけが、「STDのどこにいった問題があるんだい」と言えると思うんです。使える道具としてのバイクを考えると、自分の技量のほうに問題がないかどうかをちょっと考えたほうがいい人は、僕も含めてけっこういるんじゃないでしょうか。

また、最初からどうい乗りこなせないようなバイクに乗ることより、なんとか乗りこなせそうなバイクに乗って経験を積むことで、結果的に長くバイクに乗れるようになることを考えれば、走り手としてのバイクカーは、もう少し今の低燃費ライダーレベルの低い人でも、「ひょっとしたら乗りこなせそうな気がするんだけど」と思わせるようなバイクを造ってよさそうなのだと思います。こんなことを考えた10月号の記事でした。現実には使われるシチュエーションから外れてしまっているバイクは、だれの「格好」にもなれなくてかわいそうです。どれだけあれば充分で、それ以上は乗り手の腕と裁量に任せるような、必要最低限+毛が3本くらい入るバイクを造ってほしいかな…。ちなみに僕の欲しいバイクは、ルネッサ400です!?

今井さん、最近いろいろな雑誌に出ていますが、もちろんこれからバイカーズで好きなことをコツコツやっています。バイカーズステーションの皆さんも、これからもバイクのハード面であるハイメカカスタムで僕らに夢を見させてください。そして、日常と、ときどきのチャレンジ精神を充足させるようなバイクのソフト面での提案もしていってくださると、いっそううれしくなります。

ところで、前から思っているのだけど、オートバイのメカニズムを雑誌上で美しく紹介してくれるメカニカルイラストレーターの仕事にスポットを当ててくれないのはどの雑誌でもそうなんですか？ だとしたらバイクを取り巻く世界の認識不足だししかたないのですが、一度特集でとりあげてください。僕はヤマハGTSやRZ250などのメカニカルカット図でだれもが見たことのあるはずの大内誠さんや特に大好きです（ホンダCB750Fのエンジンカット図は長岡秀晃さ

ん—アースウィンド&ファイアのジャケットなんかで一時は売れていた—だったと思うけどこっちはよっぽとパス。グラビアページの楽しい貴誌ならでます。待ってますので、よろしく。

大阪府松原市 木全一郎
○「速く走るから気持ちいい」よりも、「気持ちいいから走っていたら速かった」のほうが絶対正しいです。そして、そういうオートバイは、乗り手を次々との趣味の高みに導いてくれます。もちろん、速く走るだけじゃオートバイの本質ではありませんが、どんな速度で走るオートバイでも、「走るのが気持ちいい」が最大のテーマであるべきでしょう。

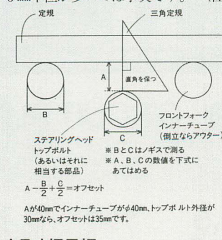
オフセットを正確に測りたい

●10月号のこのページにあった、トレールの測り方は大変参考になりました。中村さんのZ1000MKIIいじりと合わせて、自分のZ750(A4)のフロントまわり改造の手引きにしたいです。

また、仲間が集まってそれぞれのバイクの「トレール実測こっこ」というのをやるのが最近はやっている(他のグループからは暗い遊び方だと言われている)のですが、そのときばかりで困ることがあります。それは、バイクベースーションの詳細諸元表やカスタムバイクやパーツのデータにオフセット量が書かれていない場合、実際に測るのがけっこう難しいということです。10月号には編集長が筆を書かれていますし、そのへんを教えてください。

東京都大田区 長島三喜夫
○正直なところ、車体各部を計測する際に最も面倒なのがオフセットです。いちおう私は右上の図のような方法をとっていますので参考にしてください。また、今のオートバイメーカーが選ぶオフセットは、なっている5mm単位で、34か35mmが迷ったときには、35mmと思ってます間違いありません。無論これには例外もありますが、長島さん見ておられる

ウチの詳細諸元表のオフセットの項目に5mm単位が多いのは事実です。(佐藤)



よるす指示板

●先日、VF1000R/Fミーティング in 伊豆岡を行いました。前代未聞の会長不在のミーティングとなったにもかかわらず、多数参加いただきありがとうございます。会長自身大変反省しており、おわびの秋ミーティングを行いますので、皆さん走り納めをしましょう。

日時 11月17日 11時～
場所 伊豆スカイライン 亀石SA
なお、前回初めて参加された方、申し訳ございませんが、再度、安藤までご連絡ください。
連絡先: 安藤 威 〒241 神奈川県横浜市旭区市次町870-54 ☎045-373-4361

クラブミーティングのお知らせ

●第35回ティー・ブレイク・ミーティング in 琵琶湖
日時 11月10日 6時～
場所 滋賀県草津市 琵琶湖湖岸道路沿い駐車場(国道1号線大江2丁目交差点を北方向に曲がり、湖岸道路に出て約5.7km進んだところ。駐車場としては3つ目)

コーヒークップ、防寒具、空腹を満たすものなどをご持参ください。
連絡先: 井端一朗 〒594 大阪府高石市西取石5-9-12-201 ☎0722-655-6906 (自宅)、勤務先☎06-372-0958

●第13回スズキ・ツーストローク・ミーティング

スズキ車で、竜洋のテストコースのんびり見学走行会を行います。
日時 11月10日 8～15時
場所 静岡県 スズキ竜洋テストコース 申込締切済
連絡先: スズキ・ツーストローク事務局 原 賢 〒253 神奈川県茅ヶ崎市東海岸北2-14-28 湘南スズキサイクル内 ☎0467-82-8720

●第8回静岡FMCチャリティ大会

日時 11月10日 8時～ 雨天決行
場所 静岡県富士市伝法 吉原自動車学校(国道139号線沿い)

申込締切済
ガレージセールあり。不用品をお持ちください(出店無料)。
連絡先: FMC事務局 鈴木雅雄 〒417 静岡県富士市大田492-21 ☎0545-36-1792 (18～23時)

●第10回モトスクーターラン

日時 11月23日 11時～
場所 埼玉県浦和市 秋ヶ瀬公園 申込締切済
連絡先: 東京モトスクータークラブ事務局 小久保 誠 〒120 東京都足立区千住1-37-3

●二十歳のザッパー・ミーティング

日時 11月24日 10時～(雨天の場合は12月8日に順延)
集合 西湘バイパス国府津SA
資格 自走可能なZ650/650LTDとそのオーナー。FXII、III、750LTDなど同系システム歓迎。目標10台/1近場をちょと走って、海沿いに少し身を食べる予定です。
連絡先(問い合わせの時間は厳守してください): 鹿野 雄 〒113 東京都文京区弥生2-4-8-507 ☎03-3811-2010 (21～24時)、朝倉邦雅 〒334 埼玉県鴻巣市南6-13-12-203 ☎048-285-3400 (19～22時)

●第123回ランドツーリング

日時 11月24日
集合 富里IC前レストランカーサ: 9時半、銚子ウオッシュ駐車場: 11時半、鹿島駅駅: 13時半、富里IC前レストランカーサ: 15時

バイクの車種不限。途中参加、帰宅自由。
連絡先: グループ R.S.事務局 林 峯明 〒286-02 千葉県印旛郡富里町七栄480 ☎0476-92-3541

●第2回ホンダカブミーティング 全国大会

日時 12月1日 9時～ 雨天決行
場所 三重県鈴鹿市稲生町7992 鈴鹿サーキット内駐車場
費用 エントリー料: 1500円(予定)
資格 1958～96年型までのスーパーカブおよびカブ系エンジン搭載車(モンキー、ゴリラ、ダックス、シャリー、CDなど)

入場無料。歴史的名車や貴重パーツの展示(Yバーズ、絶品パーツなど)、フリーマーケット(ホンダ'60年代車種の部品、用品の販売予定)、CR110のデモ走行会などを企画しています。多数の参加をお待ちしております。

連絡先: 岸原啓一 〒571 大阪府門真市石原町11-19 ☎06-904-6425、元 裕司 ☎06-998-6448

■バイクステーションでは、皆様からのお手紙を待っています。

●メールボックスは、皆さんの作るページです。ツーリングの誌、自作のカスタムバイク、原、考えさせられたこと、書きだした、なんでもOKです。また、クラブニュース、クラブ員募集、イベント情報など皆さんのクラブの活動やミーティングの告知などの情報も掲載できます。

●郵便物の配送は、毎月末日までに書いた手紙を翌月1日発売号に載せておきます(先着順と同じ毎月表を締め切ります)。イベントの申し込みは購読日、その申し込みの日を以て早めにご利用ください。
●支店先 〒142 東京都品川区小山5-14-19 西武品川店 バイクステーション編集部 メールボックス係

PRESENT

■応募要項 ①希望するプレゼントの番号 ②今月号で面白かった記事 ③所有しているオートバイ ④好きなオートバイ ⑤小話への希望 ⑥併読誌 ⑦バイク以外の趣味 ⑧住所・氏名・年齢・電話番号、を官製ハガキに記入のうえ編集部「12月号プレゼント係」まで送りください。締め切りは11月29日です。当選者の発表は賞品の発送をもってかえさせていただきます。



RACE & EVENT INFORMATION

シングル・ツインから空冷4気筒、旧車などの、レース・走行会を紹介する情報ページ

RACE SCHEDULE

エントリーの申し込みおよび料額についての問い合わせは各主催者まで。

●開催コース ●エントリー締切日 ●開催クラス、必要ライセンスに関しては、国際以上が必要なものに関してのみ記載した。記載のないものについては主催者まで問い合わせのこと ●エントリー料金 ●問い合わせ先 ●一般入場料金(特記なき場合は当日)

11.4
桶川

ビッグ・G・グラフィティ

●桶川スポーツランド ●締切済(ビッグ・G・ビュは当日参加可能)
●キャノンボール(モンキー、ゴリラ、ボック、フォーゲルなど、'80年代初頭までの鉄フレームレジャーモデル)、ウルトラライトウエイト('84年以前の車両。ジュニア: 50cc以下、シニア: 50cc以上)、ドーナゼロハン('70年代を中心とした空冷50-90cc車)、G、ファイターズ('90年代初頭までの50-90cc鉄フレーム)、ミニレーシングサイドカー(RS80) ●RS80: 1万2000円、その他: 8000円、ビッグ・G・ビュ: 3000円 ●フリーランスプランニング内 ビッグ・G・グラフィティ大会事務局 ●03-3707-7223 ●1000円(学生500円) ●ビッグ・G・ビュはバレット走行付きのコンテスト。

11.4
菅生

SUGOサウンドフェスティバルグランプリ'96

●スポーツランド菅生 ●締切済 ●シングル、ツイン、フォーミュラSゴなど、125-1000ccオーバーまで、オン・オフ問わず全18クラス、1万6000円 ●菅生スポーツクラブ ●0224-83-3127 ●大人: 920円、中/高生: 510円、幼/小学生: 200円 バドックバス: 1000円

11.10
FISCO

RACEDRAGレースチャンピオンシップシリーズ最終戦

●富士スピードウェイ ●締切済 ●4輪: T/F(トッパフューエル)、TA/F(トッパフルコールドファンカー)、T/NO(トッパガス)、PS(プロストックカー)、P-GTR(プロGTR)、S/GT(スーパーGT)、ストック1/2、セニア、コンペティション、ストリート、クロスド、2輪: PB(プロストック)、SB-EX(ストックバイククラブ) ●PB: 4万円、SB-EX: 2万8000円 ●RAC/JDRA ●03-3399-2721 ●自由席: 7000円、指定席: 1万円

11.16/17
筑波

'96 グランドスラム 4

●筑波サーキット ●締切済 ●NS-1/2 (251cc以上/250cc以下)、MS-1/2 (251cc以上/126-250cc)、2VS (240cc以上の2バルブ)、ES-1 (251cc以上)、MT-1 (351cc以上)、2VT (390cc以上の2バルブ)、TT1/2 ('72年までの751cc以下/350cc以下)、SSC883 (XLH883)、SSCオプン (XLH883/1100/1200、XR750/TT/1000、KR/KR-TT、ビュエル、前進エンジンオリジナルレーサー)、HUGE-1 (850cc以上)、HUGE-2 (390-850cc)、ターミネーターズ(モトファイブ: 120-350ccオフロード車、エキスパート: 排気量オープン) ●2万9000円 ●ゴールドプロジェクト ●048-473-0754 ●3000円、バドック: 土曜/平日、日曜: 2000円

11.27
山梨

JJRたのしきやろうゼカップ

●スポーツランドやまなし ●先着順 ●バイクであれば、ベースマシン、改造範囲、ともに自由 ●1万8000円 ●JJR事務局 山口仁 ●0426-95-7510 (月~金曜20-23時ごろ) ●無料

12.8
T I

'96モトルネGP

●TIサーキット・英田 ●11月5日 ●MR(クラシク): 90、125、250、500、オープン、シングル: 2VS、NS-1/2、ES、ツイン: 2VT、MT1/2、ET、ネイキッド: S-NK、MK-1、U-NK、SPR ●2万4000円 ●リバーフィールド ●086-278-6888 ●2500円 バドックバス: 2000円 ●入場招待券のプレゼントあり。詳しくはP.117を。

12.14
筑波

テイスト・オブ・フリーランス スペシャルラウンド

●筑波サーキット ●11月6日 ●ドーナ1/2、ドーナモンスター、ドーナゼロ1/2、ドーナFセロ ●3万円 ●フリーランスプランニング ●03-3707-7223 ●3000円 バドックバス: 2000円 ●申し込み者多数の場合、筑波ライセンス所有者優先。

12.15
鈴鹿

'96~'97スーパーバイカーズ・イン・鈴鹿 第1戦

●鈴鹿サーキット ●11月29日 ●プロダクション2/4: それぞれ2・4サイクルの一般生産車両、ミニ: ニュートロッシャー、オープン: 改造無制限、ロードスポーツ: ロードスポーツ車であれば、排気量: 改造無制限、キッズ: 80cc以下の車両で12-16歳未満の少年が対象 ●1万4000円(キッズクラスは第1戦のみ無料) ●レーシング ●052-802-0117 ●1500円 ●第2戦以降は、'97年1-2月の予定。

CIRCUIT RUN

ここでは車両別、もしくはタイムによるクラス分けによって、シングルおよびツインや旧車、空冷4気筒、ネイキッドなどが出走可能な走行会を紹介する。※は、当日午前中に料金決定と講習会があることを示す。

●開催コース ●走行時間 ●必要ライセンス ●料金 ●参加定員 ●問い合わせ先

11.5
間瀬

●日本海潤サーキット ●30分×2回 ●不要 ●7000円 ●50名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: 日本海潤サーキットラン事務局 ●0256-95-2201 ●ライセンス料+共済費: 4万5000円。

11.5
筑波

●筑波サーキット ●11-12時 ●不要 ●1万5000円 ●35名 ●ファンプランニング ●045-985-1127

11.13
エビス

●エビスサーキット ●30分×3回 ●不要 ●1万円 ●50名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: エビスサーキットラン事務局 ●0243-24-2972 ●ライセンス料: 3万3000円。

11.15
間瀬

●日本海潤サーキット ●30分×3回 ●不要 ●1万円 ●50名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: 日本海潤サーキットラン事務局 ●0256-95-2201 ●ライセンス料+共済費: 4万5000円。

11.16
那須

●那須モータースポーツランド ●30分×2回 ●不要 ●7000円 ●50名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: 那須モータースポーツランド事務局 ●0267-63-7300 ●ライセンス料: 2万3000円。

11.26
筑波

●筑波サーキット ●30分×2回 ●不要 ●1万5000円 ●70名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: 金城サイクル・チームIVY ●0489-56-2780 ●ライセンス料: 1万3000円。

11.30
那須

●那須モータースポーツランド ●30分×2回 ●不要 ●7000円 ●50名 ●マエダコーレシングサービス ●03-3326-5060 主催: 那須モータースポーツランド事務局 ●0267-63-7300 ●ライセンス料: 2万3000円。

12.3
筑波

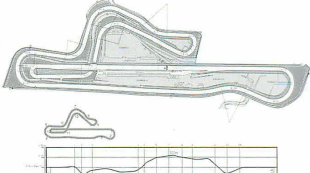
●筑波サーキット ●20分×4回 ●不要 ●2万8000円 ●50名 ●カタマスパイクスクール事務局 ●03-3263-4464 ●レンタルツナギ(3000円)あり。

"セントラルサーキット"オープン

昨年紹介した"セントラルサーキット"が、走行料金は2輪/カート: 3300円(30分)に営業開始した。兵庫県のほぼ中央に位置し、中国自動車道海陽サービスエリア。また団体会員の制度もある。営業時間は6-19時 入場料金: 大人1000円、高校生以下1000円、中学生以下無料。問い合わせは問サーキット 〒679-11 兵庫県多可郡中町坂本字山521-1 ●0795-32-3766まで。

979とベンチ席2156を備える。ライセンス料は3万2000円で、共済費1万2000円、年会費1万7000

●全長距離: 2804m 幅員: 11~15m セーフティゾーン: 3.5~80m 路面: 特殊アスファルト ビット数: 38 レットロード幅員: 10m 最大道路傾斜: 6.77m(左端が右のセンター地点) 最大短距離: 7% 最大高低差: 20m バドック: 1万9000円



'96少年少女モーターサイクルスポーツスクール

9月と10月に、大阪、東京、宮城で、日本自動車工業会とMFJが主催する'96少年少女モーターサイクルスポーツスクール'が4回開催された。小学校3-6年生を対象に、ふだん体験する機会のないモータースポーツに触れてもらうのが目的で、お父さん、お母さん、お兄さん、お姉さん、お友達、お母さんのお手伝いを受けながら、総勢約120名の子どもたちが50ccのオートモーター車を体験した。もちろん親も50-90ccのバイクにまたがり、親子で目を輝かせるほろよい光景が随所で見られた。興味のある親御さんは、同報道事務局 ●03-554-1-6814まで。

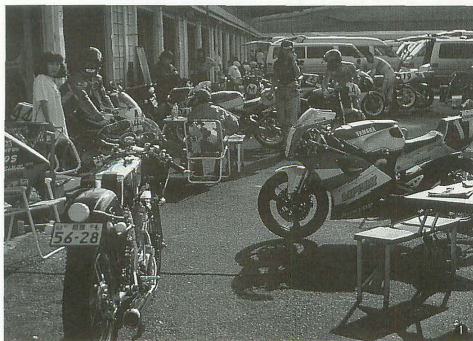
'96ジムカーナグランプリ 最終戦・京都GP

今年で6年目を迎え、会員規模も1000名を超える日本最大のジムカーナクラブ"GRA"が、今年度の最終戦を11月24日に京都の日立ドライバーズ・スクール(京都府乙訓郡大山崎町大山崎錦田38 ●075-957-8171)において開催する。ジムカーナが好きで、お父さん、お母さん、お兄さん、お姉さん、お友達、お母さんのお手伝いを受けながら、総勢約120名の子どもたちが50ccのオートモーター車を体験した。もちろん親も50-90ccのバイクにまたがり、親子で目を輝かせるほろよい光景が随所で見られた。興味のある親御さんは、同報道事務局 ●03-554-1-6814まで。



MCUフェスティバル in SUGO

●モーターサイクル・コンストラクターズ・ユニオンが年に1度菅生サーキットで行うライダーのお祭り



①MCUの母体がSSUだけに、単気筒車で走る参加者が多いが、ツインはもちろん、マルチも少なくはない。この点に関しては、SSU時代からべつにシングルのみという決まりはなかったが、丸一日の貸し切りのため、テーブルと椅子を持ち込んで、じっくりとセッティングをしたり、それより食い気だと思えるグループもあった。
②走行クラスは、A: MS-1/MT-1を含むスポーツ走行（競技ライセンス保持者基準タイム：筑波1分15秒以内）、B: MS-2/MT-2間（1分30秒以内）、R: ES-1/ET-1間（1分10秒以内）、F: サークットライセンスを持たない初心者者のスポーツ走行、体験クラス：先輩車付で追い越し禁止（ツナギなしでも参加できる）——の5つに、今年は分かれていた。

MCUは、メーカーが販売している量産車にさらに手を加え、ユーザーひとりひとりのニーズに合わせるなどを行う、カスタムショップ、チューナー、コンストラクターたちが集まって作った団体だ。母体は8年前に発足したSSU=シングル・ショップ・ユニオンだが、この春、ツインやマルチを専門に扱うショップも加えて、団体名を変更している。こう書くと、そうか、毎年SSUがやっていたあのフェスティバルか」と気づかれる方もいよう。

この催しは、菅生サーキットを丸一日借り切って走ってしまおうというもの、16インチ以上のオンロードタイヤを装着した250cc車以上なら、ほとんどどんなオートバイでも参加できるし、サーキットライセンスがなくてもOKだ。したがって、初心者やサーキット初体験という参加者も多いが、例えば、筑波サーキットで1分10秒/20秒/30秒以内といった方法でライダーを分割するなどして、速いライダーにも不満のないようにしている。

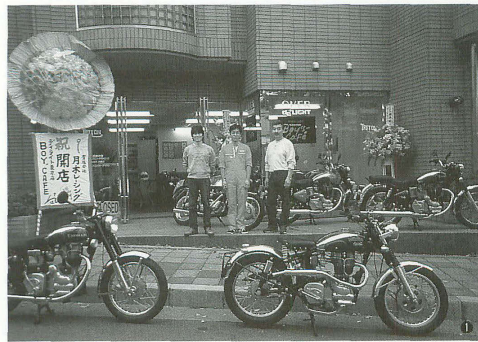
また、ストレートを使っている最高速トライアルやヤマハのバスによるサーキット1周レースなど、普通のサーキット走行とは異なるイベントも企画された。パドックでフリーマーケットが行われるのは例年のことだし、毎年といえば、くぬぎ山荘における前夜祭も盛り上がった（今年は平忠彦さんも出席）。参加できる車両と料金について少々書く、オイルフィーラーとドレンボルトのワイアリングや緩み防止処置、改造はMFJ国内競技規則に準ずるなど、MCUらしく、決めるところはピシッとしている。

クラス別走行会は、25分3回で8000円、パーティと朝食付きのくぬぎ山荘泊は8000円だが、テントを持ち込めば4000円ですむ。とにかく安いのも特徴だ。
■MCU事務局：東京都世田谷区尾山台2-29-20 株式会社リンドバーク内 Tel.03-3705-2021

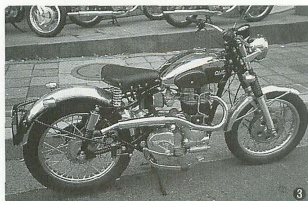


ボーイズ・カフェの開店とエンフィールド長期試乗

●オーヴァーレーシングが東京に開店したエンフィールド主体のショップ、…と、そこで借用した500について



①店はとてきれいだ。その前に立つ3人は、左から、開店の応援にデイトラからやって来た片岡さん、ボーイズ・カフェのメカニック、三浦さん、そして代表の小野さん。店の内外に各種（といっても基本は350と500だけだ）のロイヤル・エンフィールドが置かれている。さすが専門店だ。
②店内には、先日本誌でも試乗したOV-10Aなども展示されている。
③オレングリップバードが昔日のモトクロス（いやトライアル車か）風に改造したエンフィールド。フロントエンフィールドはそっくりヤマハSRだから、よく走るだろう。
④こちらは新車のトライオン。別体エンジンをわざわざ探して組んだものだ。すでに試乗しているから、近々誌面に登場させよう。
■ボーイズ・カフェ：東京都世田谷区船橋6-5-7 Tel.03-3329-7150



鈴鹿のオーヴァー・レーシング・プロジェクトがインド製のロイヤル・エンフィールドを輸入販売しているのはすでに知られているが、順調な売れ行きをさらに加速すべく、東京に専門店をオープンした。これまでの購買層がそうさせたのか、ショップ名は「ボーイズ・カフェ」という今様のものだが、同店代表の小野さんが元クラブマン誌編集長ということもあり、10月1日の開店早々に店を訪れたほとんどは、バリバリの日車マニアたちと見受けられた。

それはともかく、オーヴァーの直営だから、望めばOVシリーズ各車や同社がプロデュースしたトライオンも買うことができる（展示もしている）。

さて、開店に際して前出の小野さんが、「1台おろ

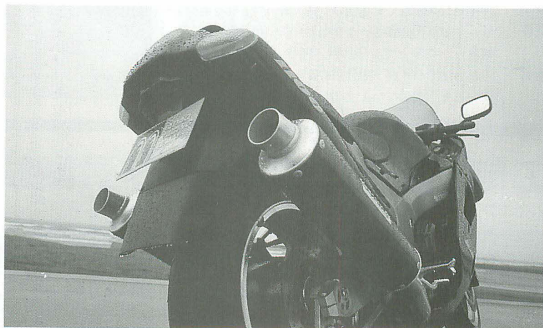
すからさ、長期試乗してみたい…」と気前よく500のデラックスを提供してくれたので、エンフィールド・インディア-いや、それは古い名前、今ははっきりとしたロイヤル・エンフィールドの試乗を、次号から断続連載（と今からこわっておく）することにした。1950年代の英車そのままの走りフィーリングは今のオートバイにない素直な味わいだし、10年以上前に乗った車両と比べるとずっと出来がよく、少ないけれど、少しいじればずいぶんいいオートバイになると思う。連載では、大きな改造よりも、品がよく味のある実用スポーツ車への変身といった線を狙ってみたい。というわけで、次号は新車の價らしなどについて書く。（佐藤康郎）

超極太45φは伊達じゃない!!

モンスターパワー

スーパーコンバット Type TWOテールにMP登場。

**SUPER
COMBAT**
Produced by S.P.TADAO



ZZR1100用スーパーコンバット MP Type TWOテール ¥208,000

MPとはモンスターパワーを意味し、既存の枠を超え最高の性能を引き出し、さらなる上級ライダーに向け開発された、かなりハイグレードなエキゾーストシステムです。このマフラーの造りはクラス過去最高45φの太さを誇る超極太ステンレスエキゾーストパイプ（現行リッタークラスのスーパーコンバットシリーズは42.7φを使用）をmm単位の寸法追求により徹底的に開発、外観はもちろんパワー面での力強さは他の比では有りません。さらにその性能を増幅させるため経年変化に対応しながらストレート排気を可能としたNEWコンバット構造130φフィラメントワインディングカーボンサイレンサーをツーテール装備、この大容量、高効率のサイレンサーとのマッチングにより出来上がった今までにない最高のエキゾーストシステムがZZR1100用スーパーコンバット Type TWOテール**MP**なのです。

●スーパーコンバットシリーズは総てJMCAに対応しております。

お楽しみます。グッドライダー JMCA
全国二輪車用品連合会

水曜定休

新しいスーパーコンバットシリーズのサイレンサーには、耐久性、耐熱性のUPしたフィラメントワインディングのカーボンが使用されております。
ご購入はお近くのオートバイ用品販売店が直接スペシャルパーツ定価までお申し付けください。
※製品の価格には、消費税は含まれておりません。ご注文の際には販売価格に3%をのせてご注文ください。
●写真は試作品のため製品とは多少異なります。

お問い合わせ

03-3845-2009

羽田店 〒144 東京都大田区森中3-6-6 ☎03-3741-1771

【通販部】

上野店 〒110 東京都台東区北上野1-7-5 ☎03-3845-2009 横浜店 〒240 神奈川県横浜市保土ヶ谷区星川 ☎045-333-3544



AUTOJOURNAL

オート・ジャンブルは、オートバイ、バイクなどを
読者の皆さんが売り買するためのスペースです
締切日は毎月の月末、その日までに届いたハガキを
1ヵ月後の1日発売号に掲載いたします
'97年2月号のみ投稿締切は11月25日になります

●カワサキ Z 1/2 用手操作マフラー
直管型 パッフル付 新品 3万9000円
〒572 大阪府寝屋川市梢橋北町1-25
☎0720-25-1741 (15~20時) 杉山孝

○スズキ GSX-R750 86年型用 S シート
カバー 黒 85~87年型可 適個で そ
の他各種 バーン希望

〒034 青森県十和田市東二丁目三番町28
-43-215 ☎0176-24-3719 (21~24時)
梅村正幸

●ヤマハ SRX250F 86年型 黒 10万円
NS-2仕様 NP & 部品取車あり
〒433 静岡県浜松市初生町199-7 ☎
053-468-4980 (20時) 松下邦彦

●ホンダモンキー 白 23万円 現車
未走行 ☎同Z50 J 74年型 5万円

●ヤマハYZ50 75年型 15万円 廃車
済 程度上 ☎CB72 赤 35万円 F
ファンダー サイドカバー左右 Yシート
あり ☎ダックス50 3000km 僅 3
万円 取寄 兼望

〒402 山梨県都留市法能426-5
武井利行

●モトグッツィ V35 5系 85年型 換
切れ 赤 16200km 21万円 ●ウェ
ス100S 6万円 レストアあり ●50
S 2万円と3万円 ●ヤマハSR400K
H型Dシート 1万8000円 BSAタイフ
ンマフラー 1万5000円 GSX250用マキ
シ製マフラー 1万6000円

〒376 群馬県桐生市大沢町6-421 ☎
0277-54-3405 (18~21時) 荻野広延

●ホンダGB500 88年型 換切れ 茶
18万円 程度上 ●ヤマハT125 72年
型 黄 48万円 程度上 即レース可
入賞車 SPあり ●トライアンフT120
R 67年型 40万円 現在バラバラ
レストア用 ヘッド追加 ●スズキセ
ット 63年型 5万円 不動 取寄

AJ

売買欄内有料広告のご案内

売買欄内別枠有料広告は、
ショップ、個人を問わずご
利用いただけます。サイズ
は天地50×左右78mm、価格
1万円7000円(消費税別)です。
営業部 広瀬・岸田がお
受けいたします

TEL.03-3788-0112
FAX.03-3788-0113

〒124 東京都葛飾区堀切3-36-7 ☎03
-3694-7626 (20~22時) 堂野利之

●カワサキ GPZ1100F 換96年10月 銀
99000マル 55万円 カーカメッシュボ
ールスOC Fブレーキメッシュボ
ス その他改造済 NPあり 程度上 タ
ンク新品 美車 値引可 取寄

〒320 栃木県宇都宮市駒形329-41
☎028-652-3759 (19~22時) 伊沢誠

○ヤマハYZF750用Fブレーキ 6ポ
ットキャリパー左右セット 3万~3万
5000円用 XJRM1200用スベック製ビ
ンカール 純正黒 1万~1万5000円 近
果上乗 特にブレーキ 気流に待ます
往兼望

〒190 東京都立川市一番町1-53-27
富崎明男

●スズキ GSX-R由冷用ケイビンFCR♯39
mm ヤマハOW1用ライトスイッチ ス
ロット セット14万円 同キヤボ用
K&N77フィルター&アダプターセッ
ト 1万5000円 GSX-R1100 91/92
年型純正Sシート 2500円 以上すべ
て新品 取寄 往兼望

〒607 京都市山科区松辻中在家町28-
308 舟規貴司

●ヤマハFZ750レーサー 85年型 黒
65万円 FR足まわり&キャブはOW1以
り移植 6速ミッション RGSコービ
カム エビスK3カップ優勝車 ●マ
ルケジニRボイール6.00X17 5万
円 スズキGSX-1100R銀5.50X17ホ
イール タイグ付 2万円 スズキワ
ス仕様Rボイール5.50X17 1万5000
円 ホンダRS250 91年型用ニシケン
キャリパー 2万円

〒961 福島県会津市宜根字島子山7-25
☎0248-27-0061 根本秀明

●ホンダCB250RS改 換切れ 赤
12000km 20万円 FT400用ENデ
ルタキャブレター ドッカリカシエ
ンク&シート モタゼリセパン 他改造
多数

〒210 神奈川県川崎市南木町2-11-11 ☎
080-50-00508 恩田和彦

●ヤマハTDR80 保98年 白 白
13000km 9万円 程度中 換切済
カワサキARI25II 換97年3月 赤
12000km 4万円 ミニクワなし ●
29K 換切れ 16000km 18万円 51
L用インテグレーション 外中機換
ITG用パーツフレーム 1万円 他EN&外
装以外のすべてあり GPZ400用EN
1万円 Fフォーク OHジク 1万円 R
ボイール 5000円 GPZ400用 2000
円 他小物あり ホンダRC24用左右カ

ル甜 傷あり 1万円 Nサイレンサー
左右 1万2000円 ○スズキGSX-R1100
L~N ○750SIII/IV ○400R~S
足まわり良好なら外装不問 兼望

〒113 東京都文京区西片2-12-3
谷川弘泰

●BMW R100RS 2本ショックタイプ用PVM
製Rホイール 5万円くらい R100RS
用バニアーケース 2個 安価で スズカ
カタナ750用PVM製Fホイール 3万円く
らいで

〒315 茨城県石岡市府中4-9-7 ☎
0299-22-5717 (19~22時) 小松崎泰

●カワサキGPZ900R A8進給入車用セン
ター&アンダーボルト 黒 新車 美
品 1万5000円 ドクター項目換バンド
ルベネーサー 5000円 送料割引ありで

〒028-54 岩手県岩手郡盛岡市徳丸12-
37-7 佐藤康博

●ホンダCB400F 76年型 新規登録
赤 6600マル 68万円 外装バレイ
ン1済 各メッキパーツ各品カ シー
ト茶替済 美車 ●同書付レストアペ
ース 28万円 EN美装

〒123 東京都足立区北村田4-22-11 ☎
03-3889-5426 (8~20時) 関口清明

●スズキGSX-R1100/GSF1200用シ
ムラハイクムST-2 強化バネスプリ
ング ♯80mmバネシム 1100R 90年
型用シンダヘッド 15万円 値引可
往兼望

〒560 大阪府豊中市井市2-8-28
高橋輝彦

オート・ジャンブルの締切は毎月・月末です

■オート・ジャンブル利用のご案内

- 1)投稿には専用ハガキかそのコピーをご使用ください。また、投稿者が本人であることを確認するために、投稿される際には捺印をお願いします。
- 2)掲載は無料ですが、ひとり1通とさせていただきます。原稿量は1人200字前後(住所、氏名を除く)です。過大場合は一部削減させていただきます。写真は横位置のものに限ります。投稿原稿および写真は返却いたしません。
- 3)文字、数字は楷書ではっきりとお書きください。また、項目ごとの区切りおよび、商品ごとの区切りをはっきりわかるようにしてください。
- 4)内容を意図しない範囲で、原稿には手を加えてさせていただきます。
- 5)業者の方、あまりに頻繁な方は、掲載をお断りいたします。
- 6)掲載後の、当事者同士のトラブルには、当編集部は一切の責任を負いません。

以上をご了承のうえ、オート・ジャンブルをご利用くださるようお願いいたします。

■専用ハガキの書き方

- 1)価格の記入にされていないものは掲載いたしません。
- 2)①の、売りたい●、買いたい●、交換希望●、その他●、のいずれかをマークしてください。
- 3)車両の場合は、②-④の項目に、パーツの場合は項目の余白に記入してください。車両とパーツの両方の場合は、車両の記入が終了したあとに、*以下(パーツ)と書き、●●●●●マフのいずれかを記入してください。
- 4)交換の場合は「当方は○○○」と自分側の物品がわかるように書いてください。
- 5)項目には、連絡や物品の引き渡しましに関する条件です。取寄=取りに来る人に限る、兼望=連絡はハガキで、往兼望=連絡は往復ハガキで、電望=電話連絡の希望時限です。表示(午前、午後)の区別を明確に、特に12時は昼、夜をはっきり表してください。なお、氏名は漢字で、読みにくい場合はルビをふり、住所、電話番号なども楷書ではっきりと書いてください。兼望の方でも編集部から問い合わせをする場合がありますので、必ず電話番号をお書きください。

■文中略語一覧

書類=S、外観=O、完全スタンダード=完STD、純正=STDまたはノーマル(N)、フロント=F、リア=R、シムル=R、スバル=D、オーバーホール=OH、スペシャル=SPL、エンジン=ENまたは機、エグゼーストシステム=EXシステム、スイングアーム=S アーム、イグニッション=IG、ステアリングダンパー=S ダンパー、オイルクーラー=OC、ハブステップ=BS、スベーパーツ=SP、サービスマニュアル=SM、パーツリスト=PL

●カワサキZX-10 B1 88年型黒銀セ
ンターカウル左右 各1万5000円 アン
ダーカウル 割れなし 美品 1万円
GPZ900R用バンス&ハインズSSマ
フラー 1万5000円 小傷あり 取寄

〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町相模
ヶ崎1177-3 ☎0425-57-1372 (9~23
時) 村野聖

●ヤマハYZF6ポットキャリパー 5万
円 カワサキGPZ900R用PVMマグネシ
ウムホイール フロント3.50X17 17.5
00X17 タイヤ新品 PVM♯300mm 鉄
鉄ディスク付 35万円 バンス&ハイン
ズSSマフラー 1万円

〒412 静岡県御前崎市塚原1256 ☎
0550-83-1371 (18~22時) 山崎陽一

●スズキGSX-1100カタナ 94年型 換
98年9月 銀 35000km 55万円 国内
仕様 リッターカット 完STD 美車
名産実用方 兼望

〒651 兵庫県神戸市中央区神山通3-
1-13-30 重田和久

●スズキRG400II 86年型 換98年7月
ウォルツァールフルカラー 34000km 20
万円 値引可 程度極上 SP&マニ
ュアル付 完STD車 室内保管車

〒819-13 福岡県糸島郡志摩町美草306
-10 ☎092-327-1588 有田隆次

●カワサキZ1R 2型用タンク サビ止
め加工 黒1型色にペイント済 極上
4万5000円 パーツ用システム 2万円
エアフィルターボックス 5000円

〒168 東京都杉並区上高井戸3-2-23
☎03-3290-1317 秀島正

○ヤマハセロー セル付 8万円くらい
程度不問 兼望

〒613 京都府久世郡久御山町山北代
36-15 森安洋子

○スズキGSX-R750RJ 88年型黒銀純
正Sシート ショック 他パーツ 社外カウ
ル ショック等 適個で 兼望

〒811-22 福岡県糸島郡志摩町大宇別
府328-1 簡井眞

●ホンダCB1000SF 93年型 換97年3
月 赤白 9000km 45万円 成読 ヨ
シムラサイクリング改 ポッシュナロー
アップバー他 成読でパーツ付ます NP
あり

〒240-01 神奈川県三浦郡葉山町甲内
1837-1 ☎0468-75-6226 (20~22時)
雄井紀人

●カワサキ500SS 75年型 12000km
36万円 未登録 キャブOH済 EN好
調 スペア外装 シート付 ●4L3相メ
ーター カバー一式 各1万円 26H用
カーカ集合 1万8000円 同用シート
おかけ付 8000円 GPZ750用キャ
ブOH済 1万円 Z1R用アンホック
2万円 ○モトグッツィアルマン1000用
シート&ターカウル

〒603 京都市紫竹下路5-2 ☎075-
495-4383 岩藤彦

○スズキGSX-R1100K 89年型用Sア
ーム トルクアップ 3万円くらい 同
型スロークレバーウルフシートカウル
ツ リングタイプ 3万円くらい

〒238 神奈川県横浜質屋市上野4-59-101
☎0468-25-6547 山田真知武

●カワサキZ1B 75年型 検97年7月
青ズタ 26000km 78万円 STD N
マフラーあり E164調 パツチリーとタ
イ新品他 手のかかるところはあまり
ません 機外共上 欠点なし ●ホンダ
CBX750Fホライゾン 検切れ 6800km
スズキGSX1100H 検98年3月 機外共
上車あり ●カワサキH1 65年型 赤
16000km 35万8000円 オリジナル
程度上 ●同用エグリタンク 中古 4万
8000円 Fフォーインナーチューブ
新品 5万8000円 ライト ステア新
品セット 3万8000円 シートベース
1万2000円 Fフォーセット 中古 3
万8000円 Z用EN 10万円 他多数あ
り 取説

〒550 大阪市西区北堀江1-10-14 ☎
06-536-4193 (9時~17時) 岡本誠一

●ホンダCB1100F用チェイスベンサ
ー用エンジン 8万円 同用シリン
ダーヘッド 要OH 1万円 RC45用
ノーマルFホイール タイヤ付 設
計なし ビッグ1にボルトオン可 2万
円 RC30用マスターズステメンシェ
ホースとビッグ1用キャリパー左右各
1万円 CB1100R用FRP型Sシート
1万円 ビッグ1用Fショックプリロ
ードアジャスター 5000円 アライSARAH
サイズS キャンディ赤 新品 2万
7000円付 1万5000円で 取説

〒359 埼玉県所沢市若狭4-2506 ☎
0429-48-7652 (12時~23時) 栗林剛

○アルフェイスヘルメット アライセ
ンバー F マルボロのロゴ入り
89~90年頃に発売のもの またはその他の
マルボロロゴ入りヘルメット メーカ
ーと種類問わず サイズ57~60cm 良品希
望

〒516 三重県伊勢市御園新聞469-6 ☎
0596-36-3403 西川年彦

●ヤマハSRX-6 III型 88年型 検切れ
銀 10000km 15万円 値引可 ヨシ
ムラハイカム Fメッシュホース Fシ
ョックアジャスター ホンダCT110と交
換可 ●FZR400R用Fまわりー 4万
円 SRX-6 I型用Fホイール 8000
円 タンク FRPシート Nシート 書
付フレーム 各5000円 NSR250R用メ
ーター 7000円 ●SRX-6用FCRキャブ
φ37~39mm NSR250R用BS Rスタン
ド 94年型用FRPカウル
〒192 東京都八王子市北野台1-12-4
☎0426-35-6359 (20~23時) 西村克彦

●カワサキZZ-R1100 90年型 検96年
11月 STD色 40000km 100万円 OH
後10000km走行 コスワースピスト
ンポート加工済EN ビートBS テクダ
グFRホイール Fディッシュ プレンボφ310mm
ロッキードFキャリパー FCRφ41mm
オリジンズRショック ベビーフェイス
マフラー 他改造多数 EN完調 後輪
140cm以上 変型
〒364 埼玉県北本市中7-817-3
山屋正美

●ヤマハXS650スペシャル用FRキャス
トホイール 新調メツツラ付 フェン
ダー Sアーム ブレーキ 2万円 取
説
☎045-433-2778 竹幸礼泉

●ヤマハFZR400RRSP 90年型 検切れ
赤ストロボ 7万5000円 程度下
レストAと部品取用 RC5ゴーパーEXマ
フラー付 欠点なし 足まわり移様に最
適 SPRレーサー 書あり ●カワサキ

ゼファー750 US仕様用カムシャフト
1万円 ZXR400用FCRキット エアリ
ナー他 フィッティングパーツ付 4
万円 ジャックションボックス 5000円
他少々あり 往葉望
〒151 東京都渋谷区本町1-15-3-505
美馬武彦

●ドゥカティ400SS 用FCRキャブ φ33
mm マニホークR &インシュレーター
付 4万円 ビモータD2用オーバーゲア製カ
リパー 4万円
〒780 高知市昭和町15-2 ☎0888-24
-8083 (18時~) 田内孝也

●カワサキZX-10 89年型 検97年7月
青 26500km 40万円 オリジンズRシ
ョック Fスプリング ステンレスメッ
シュボース アップリントル ツギキマ
フラー他 NPあり ●ホンダCBR400F
用N集合 青白サッドカバー 各1万円
〒555 大阪府西淀川区松3-10-23 ☎
06-471-9801 (19~22時) 緒方隆文

●スズキGSX-R750 94~95年型用φ43
mm直圧Fフォーク 7万円 同1100 91
年型用Nキャブ &インシュボース
各5000円 トキコ6ボルトキャリパー
3万円 同用φ39mmFCR 適通で 往
葉望

〒216 神奈川県川崎市高宮区神木町2
-12-25 谷々信隆

●カワサキGPZ900R 85年型 検切れ
紺銀 50000km 12万円 機外下 ノ
ーマル リア故障 レストアまたは部品
取用 ●GPZ750R 85年型 検切れ 赤
銀 30000km 13万円 完STD 機外
共上 900用エンブレム ●GPZ1100F
83年型 検切れ 25万円 機外下 13
段OC カカー-KZ キャブレターなし
インジェクショングナイターあり N
マフラー 外装は下地のめ レストアと
部品取用 ●ヤマハFZ750 85年型 検
98年9月 45万円 カスタム車 機外共
上 FZR1000用EN EN外レストアと
カスタム済 フレームと外装オールベ
ィン済
〒998 山形県酒田市松原南20-3 ☎
0234-24-6912 (20~23時) 小野健二

●ヤマハSRX400 4型 91年型 検97
年4月 エンジー 12600km 25万円 応
談 程度上 OH済 EN値上 慣らし中
外装少傷あり 通動で女性用車 変型
〒178 東京都練馬区大泉学園町7-12-7
長野しょうか

○ヤマハYG1用Dシート 程度中 1万
円くらいで Rサブリアン 程度中
5000円くらいで マグダチオートベッ
トBP用セミDシート 適通で ○ミヤベッ
トA20 レストア用車 安価で 変型
〒424 静岡県清水市大町735-6
萩原正巳

●ヤマハXR400/120用RC甲子園型ス
ピードリミッターカット 新品 取扱説
明書付 5000円
〒379-23 群馬県新田郡殿坂本町大字
新坂1371-1 ☎0277-78-6309 (21~23
時) 松島忠明

●カワサキゼファール1100 93年型 検98
年4月 紺 6900マイル 45万円 逆
輸入車 フェンダーレスキット FRメッ
シュボース コワースタビライザー
シエレ100W 少傷あり 値引可 取説
〒578 大阪府東大阪市増地池本町10-31-
206 ☎06-744-0920 (20~22時)

西正武

●ヤマハXR400用ビートサードペー
シックスステレスマフラー 3万円 純
正Fプレンボキャリパー左右 RZ-R V
マックス RI-2等にボルトオン可 YZF
用マスターシリンダー 6000円 XJ用
Fメッシュボース 長めの物 6000円
カワサキZX250 91年型用Fまわり 三
ツツ トップブリッジ ホイール キャ
リパー 要オリジンズ交換 全部で 4
万円 同用リアSアームから全部 ショ
ックなし 3万円 ○GPZ900R/1000
RX/ZX-10用EN 往葉望
〒277 千葉県柏市中原1-3-8 藤田巧

●カワサキFX用ノーマルFRホイール
1万円 Z1R I型用FRホイール2.15x
18 ディスク付 6万円 VM29 4万
円 KZ900用書付フレーム 1万5000 2
用EN 5万円 同改直 1105cc 25
万円 未使用モリウキックバルブステ
ージ3その他 モリウキレース管未使用
品 本物 リバリアル品とは別物です
25万円 ●ヨシムラ
STカム 3万円
〒357 埼玉県熊谷市下加治276-41 ☎
080-72-55639 小野五十三

●ドゥカティ900SS 92年型 検98年9
月 赤 5535km 65万円 FCRφ33mm
トランシ型ワークタンク 程度上 30
ジュラルミンホイール ライディ
ングハス製カーボンタンク付 バッテ
リフィルター バネネット強化シタック付
●ホンダCBX1000 79年型 検98年3月

銀 13725km 55万円 機OH済 カ
ー集合付 取説
〒757 福島県郡山市大町3-54 ☎0244
-23-3472 (9時~22時) 鈴木良平

●ビモータSB7 96年型 検98年10月
白赤紫 880km 190万円 新調 私の
手にはおまかせ ●マレージニホイ
ール 20万円 ●ヤマハYMI 64年型
48万円 軽登録 フルレストア済
〒514 三重県津市美川町8-38 ☎0592
-26-9854 (19~22時) 高田昭哉

●ホンダモンキーJ1 74年型 検切れ
青 4500km 12万円 値引可 ●モン
キーRT 89年型 検切れ 青 3000km
18万円 武川メーター ボッシュマフ
ー 値引可 ●スーパーカブC765 6万
5000円 欠点なし STD C100C 同タ
イプの車 値引可 ●ダックスST700 4
速クラッチ付EN 同用ノーマルクラッ
3連EN ●同部品取車 数台あり 1万
5000円~ ●モンキー-Z502 KI 完動
車 レストア車 部品取車 程度よい物
適通で 上記の車両と交換可
〒435 静岡県浜松市青屋町649-1-1
202 ☎030-25-98273 (12~22時)
鈴木啓子

●カワサキGPZ900R A3~6用Fフォ
ック ミツ又一式 2万円 GP21000RX
用純正キャブ 5万円 ゼファール1100
用φ43mmFフォーク一式 4万円 GPZ900
用ツギキサブフレーム 1万5000円
GPZ900R用ENを1000RX用ENに組み替
えてはる車種の公認車検書換え 取説

GPZ900R用センターカウル アンダー
カウル等小物あり 取説 安くします ●
ヤマハFZR400R用Fホイール3.00 R
ホイール4.00一式 3万円 GPZ900Rへ
の取付アドバースします ●ホンダNSR
250用Fフォーク一式 インナーアウ
タービあり 3000円
〒470-02 愛知県西加茂郡三好町御原
-3-5 A202 ☎080-13-88126 (18~23
時) 菅澤介

●ホンダGB400/250用ダブルエム製ア
ルミFフェンダー GB400/ヤマハ
SR400用マグラセバハハ GB400用純正
シート アンコ技等あり GB400用横浜
ライニング製ツインマフラー バラ売可
格安 まとめて買いはさらに格安
〒179 東京都練馬区北町5-11-17-303
☎03-3932-6881 (20~24時) 斎藤真人

●ホンダNS50F 検切れ 青白 5400
km 7万円 ●モンキー-Z50J11 白 7
万円 4㍔ ●Z50J 赤 7万円 5
㍔ ●CD90 黒 7万円 ●C115SS
ボツカブ 青白 22万円 55cc Y
マフラー付 ●スズキRG501 赤 5
万円 ●エボ 黒 3万円 ●モレ 黒
2万5000円 ●ダイハツハロー ソレック
各車 各部品取車 各3000円 ●モン
キー-Z50J 5万円 5㍔ レストア用 タ
ンク&サイドカバー一式 ●ヤマハ
GX750 銀 7万円 レストア用 書あ
り ●XL500S部品取車 5万円 取説
〒330 埼玉県大宮市巾324-3-102
☎048-685-0369 (20~22時) 今野友行

郵便はがき

142-□□

50円切手
をお貼り
ください

オート・ジャンブル専用ハガキ

東京都品川区小山5丁目14番19号
株式会社 遊風社
バイクーズ ステーション
オート・ジャンブル係

●ホンダアフリカツイン650 88年型
 検98年10月 トリコロール 10000km
 25万円 応談 機外共上 完STD 無事
 故 立ち上がり回 林道未走行 チェン
 要交換
 〒335 埼玉県戸田市新倉1221-203 ☎
 048-431-7966 関根聡史

○スズキGS500E ヨーロッパ仕様 20
 万円前後 ○ヤマハXT250 350用Nキャ
 プレター 3000円前後 ○BMW R用シ
 ティケース 1万円以内 葉望
 〒162 東京都新宿区山吹町332 ビラ早
 川1906 鈴木勢佐士

●APレーシングラッチマスターGP
 3125-5 1週間使用 新同 1万5000円
 〒234 神奈川県横浜市港南区港南台8-
 39-8-107 ☎045-831-0944 (21〜24
 時) 内田裕也

●スズキGSX-R750 86年型 検98年8
 月 青白 3000km 記録簿あり 18万
 円 完STD 欠品なし 極上 横浜ナン
 バー名実無料 ○RGV-T250 88年型
 保切れ 紺 13000km 8万5000円 ラ
 イト&ミラー欠品 実動 メッシュホ
 ス スカヤチェーン付 社外製カウ
 ル&シートサービス Nマフラーあり

●カワサキZ1系V&Hメッキ 3万
 5000円 ヤマハTX/XS650用MACメ
 ック 旧車レース用 各3万5000円 以
 上集合新品 ホンダCB400F用マフラー
 のみ 米國製社外品 1万8000円 Z
 1用スリップオンマフラー 米國製新品
 2万5000円 ○Z1 部品取

〒232 神奈川県横浜市南区通町4-93
 ☎045-741-6035 (会) (11〜18時)
 浦末平平

●カワサキZX-9R用テックサーフアル
 EX 1万円 FCRφ41mm アクセルワイ
 ア付 オールインズRショック 4
 万円 プレンボF海抜ローターφ320mm
 2枚セット パッド付 5万円 上記セ
 ットで購入の方スクリンクラフトプ
 レゼント 葉望
 〒760 香川県高松市栗林町2-18-3
 鎌田勝人

●カワサキZ系用ケイビンCRキャブレ
 ーターφ33mm 3万円くらい 葉望
 〒710 岡山県倉敷市徳芳1215-82
 添田健作

●スズキGSX-R1100 91年型 検97年
 4月 黒銀 10900km 70万円 ヨシ
 ムラデュプレックスサイクロン 91年型
 規制前 バッテリーカタン ダイノジェ
 ットST3 グッドリッチブレーキホス
 完STDは55万円
 〒490-11 愛知県海部郡大治町花菜馬
 島浦15-2 ☎030-44-69448 (18〜23
 時) 山田真也

●ドッカティ750レーサー RSアカシ
 ン製作 マービックホイールF 3.50×17
 同R 5.50×17 FCRφ40mm 極上 60
 万円 ●モトグッツィーレーサー スポー
 ックホイール F 3.00×17 R 3.50×18
 Fフォークなし モトハスアペ製アル
 ミRホイール 30万円 ●851747型

RSアカシン製 フォルセラフォーカ
 ービック マフラーφ50mmカーボン R
 フローティング 80万円 取置
 〒441-13 愛知県新城市建野字八名井
 田3-4 ☎05362-3-1901 (17〜22時)
 加藤誠

○カワサキZ750D1 テールカウル 純
 正の緑または赤 どちらでも可 美品 1
 万円くらいで
 〒960-06 福島県伊達郡保原町字空町
 66 ☎030-64-80770 (20〜23時)
 斎藤孝宏

●ホンダCB750FCインテグラ 83年型 検
 切れ 赤白 18000km 27万円 応談
 STD 極上 ●ヤマハTL125 青 3000
 km 6万円 STD 極上 ●タクト 50
 km 8000km 7万8000円 スタンドア
 ップ メットイン 極上 ●CBX750F
 83年型 検切れ 青 35000km 8万円
 STD 極度中 上記配達可 相談 ●ス
 ズキGSX400カタン用タンク シート F
 フェンダー 1万5000円 バラ売可
 〒330 埼玉県草市今市町200 ☎048-
 736-1273 (18〜21時) 青木晴男

●カワサキZ1/2用足まわり ダイマ
 グFホイール2.75×18 GSX-R用φ310mm
 スリット入りローター RGV-1用4ポ
 ックキャリパー リア4.00×18 RGV-1
 用ローター&キャリパー カタナ用アル
 ミSアーム付 クイパー8分山 R 9分
 山 3カ月使用 美品 22万円 Z1/
 2用モリワキBS 200km使用 極上品
 4万円 上記とセットの場合25万円 ○

Z用ミクニTM36キャプ BSと交換も可
 〒869-05 熊本県下益城郡松橋町大字
 松橋1293 ☎0964-32-3197 (10〜23
 時) 境浩之

○スズキGSX250E 83〜85年型 SM N
 パーツ スペシャルパーツ マフラー等
 道徳で
 〒683 鳥取県米子市上後藤4-15-27-
 201 ☎0859-24-1419 (22〜24時)
 後藤康幸

●カワサキゼファー1100用スーパー
 ラップインターナショナルディスクスリッ
 オンマフラー2本出し 右側へコミあり
 半半使用 2万円
 〒653 兵庫県神戸市市長区松尾道4-2-
 11-313 ☎078-641-5836 (17〜23時)
 近藤広宣

●ヤマハFZR750 87年型用RCスー
 ーグキット クロスミッション 8万円 ハイ
 カム 4万円 コンロッド 3万円 ク
 ランク 3万円 スズキGSX-R750 88
 年型用キャプ 1万円 セパレートレ
 シングハンドルφ39mm 同用Sアーム
 1万円 往葉望
 〒410 静岡県沼津市大平1201

●スズキGSX-R750 90〜92年型用バン
 ス&ハインズSS2-Rアルミイレーサー
 2万円 汚れサビ少々あり 取置
 〒979-03 福島県いわき市大字町小久
 字富常付56 ☎0246-82-4088 (20〜22
 時) 谷平忠司

●カワサキZZ-R110025Z用カウル紺
 紺 175000円 Z750FX用ベニカウ
 ル紺 3万円 Z1A用Nキャプ OH
 済 3万円
 〒424 静岡県清水市楠新田206-403
 ☎0543-48-7326 (19〜21時) 増田俊之

●ホンダCL90 8万円 ●ヤマハFT50
 3万円 ●カワサキZ400FX用Nシリン
 ダー&クランク セットで3万円 Z750
 用新品パーツ コスモス&73mmスト
 ン スリッパ ショムラST1カム 強化
 スプリング セットで13万円
 〒646 和歌山県田辺市上統津1602-7
 ☎0739-35-0782 (19〜20時) 岡山博至

●ドッカティ900SS 89年型用外装一式
 10万円 書付フレーム 5万円 他パー
 ツあり 400SS 94年型用EN 20万円
 スズキGSX-R1100 87年型用FRホイ
 ール 3万円 マフラー 5000円 カワ
 サキZ用バーネット新品 1万3000円
 WP製ダンパー新品 1万5000円 MKII
 シリンダー1015cc 東OH 175000円
 バンズ&ハインズ黒 1万5000円 FX
 用モリワキ 加工あり 1万5000円 ア
 ウトバーン 8000円 外装セット 金
 装用 3万円 エクアリーナーボックス
 3000円 FRホイール全 1万5000円
 ザッパ用ステム下 5000円 Z1R-IIメ
 ーター4個セット 2万円 往葉望
 〒166 東京都杉並区松木3-20-2
 長谷川一彦

●カワサキZXR750用φ320mmディスク
 左右 1万2000円 φ5/8-Fブレーキ
 マスター 5000円 ZZR1100用R足
 まわりセット 5万円 タンク 2万円 表
 皮なしシート 4000円 Rシートカウル
 左右 1万2000円 プレート付ステップ
 左右 6000円 Rフェンダー 2000円
 その他小物あり 同C用FRシャフト付S

アーム 1万円 ZX-10用Nマフラー 2
 万円 ホンダNSR用4ポットキャリパー
 付Nプロジェクト製サポード ZX-10用
 に加工済 6000円 ZZ-R400新型用Fホ
 イール 5000円 同旧型用右側スリッ
 ボックス 3000円 ゼファー400用足
 まわり 2万円

〒370-01 群馬県佐波郡境町上矢島74-
 2 ☎0270-76-3707 金井智博

●ホンダNSR250R 95年型用Fキャ
 ーバト 新品 2万5000円 ●カワ
 サキGP2900R用ミクニTM36キャブレ
 ーターK&Nエアフィルター付 程度中
 4万円 アクセル イグニッションコイル
 2気筒 CD1タイプではない 新品 1
 万2000円 ○ヤマハZZR250SP 90年型
 用Sアーム 2万円 葉望
 〒211 神奈川県川崎市幸区東古市39
 サイウアパート201 森山豊

●カワサキZ1100GP 81年型用専用フ
 レーム+EN+足まわり 同用R
 シート 1万円 ショムラST1新品 5
 万円 メックヘッドカバー 1万5000円
 スクリーン 5000円 クランク 3万
 5000円 油圧シキット 1万5000円
 ダイナミック新品&タイラコード 1万
 5000円 ENハバーク 後のも 5000円
 キーセット 3000円 テールミクス
 作りAssy 1万円 ヘッドライト 5000
 円 R1ステップ左右 1万円 トリッ
 プメーター 3000円 Z1100GP28燃
 料ポンプ 5000円 ZZ-R1100C用φ31
 mm 1万5000円 Zンギヤ用車高調整キ
 ャ 1万5000円
 〒136 東京都江東区北砂2-15-42-611
 ☎03-5632-8410 (19〜23時) 渡部新

●ホンダCB1100RC用アルミタンク 新
 品 15万円 CB1100RC用ミッション 1
 万5000円 同R用Sシート 新品 5
 万円 CB900用ENバーネット多数 バラ売
 可 CB1100RレプリカFRタンク 2万
 円 全品価格応談 往葉望
 〒264 千葉県若葉区加賀町1751-3
 大吉英祐

●ドッカティM900用ライディングワ
 スチタンカーボンマフラーSTDタイプ
 8万円 ホンダCB1000SF用Nホイール
 FR タイヤレトリドラゴGT 8分山 ス
 ブロケ付 ベアリング新品 ディスクな
 い 5万円 OXレーシングハンドルホル
 ダー 5000円 ノーマルENガード差込
 上げます
 〒538 大阪市鶴見区鶴口6-4-11-102
 ☎06-912-7380 (20〜22時) 山崎浩

○ヤマハRZ-R 83〜85年型用タンク サ
 イドカバー 割れへコミない物 少傷可
 シート 破れない物 EN キャブレ
 ーター 実動 調子のよい物 250/350
 cc用同調 チャンバー ベスミのない物
 サビ可 メーカー 外装セット BS メーカー
 不明 他カスラム用Fフォーク Sア
 ーム FRホイール等 揃えて
 〒891-13 鹿児島県鹿児島市吉田町本
 名477-7 ☎099-294-3979 稲盛高幸

●プラトコTSS125 63年型 赤銀 70
 万円 空冷ロードレーサー 当時の市販
 レーサー タイムトンネル等日車レース
 出場可能 アルミインタンク CDI
 出点 PEφ28mmキャプ 他はSTD 機
 OH済 クラップマシン111号機載車 エ
 ルマックレーサーと交換可
 〒168 東京都杉並区高円寺5-16-9-1F-D
 ☎03-5346-1319 (21〜24時) 太田敏

（ キ リ ト リ ）

- ① 売りたいし=● 買いたいし=○ 交換希望=■ その他=★
- ② メーカー名
- ③ 車名、タイプ名
- ④ 年式 19 年 型 / 不明
- ⑤ 車検 19 年 月 まで / 検切れ
- ⑥ 保険 19 年 月 まで / 保切れ
- ⑦ 塗色
- ⑧ 走行距離 km
- ⑨ 希望価格 万 円
- ⑩ 車両説明



オート・ジャンブル専用ハガキ

編集部から問い合わせをする際などに電話番号が必要ですが、これと住所が記入されていないものは掲載いたしかねます。

- ⑪ 取望 / 葉望 / 往葉望 / 電望(年 後 時 ~ 年 前 後 時)
- ⑫ 連絡先 〒 都道府県

☎ () 電話番号を掲載 する・しない

氏名

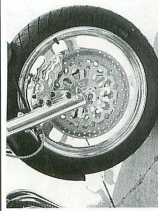
印



FOR SALE ASK

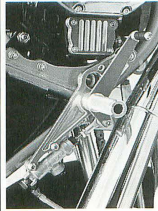
パフォーマンスマシ
フロントブレーキ
＜キット内容＞
330φ鋼鉄ローター
6ptキヤリバー
サポート×2

¥189,000



ビレットZ系用
バックストップ
17Sオール削り出し
マスターシリンダー付

¥53,000



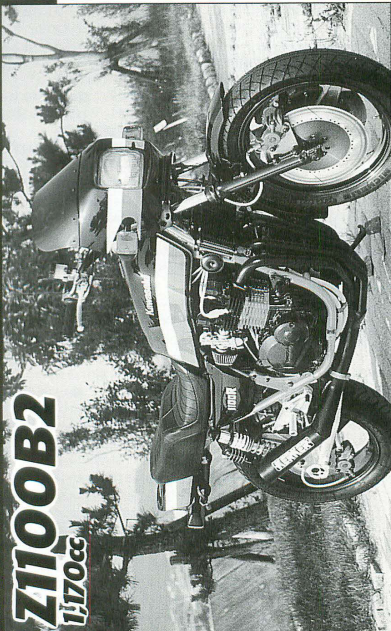
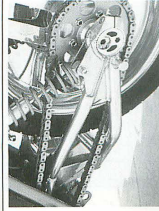
FRP製
Z1R用
エンゲテールカウル
ゲルコート仕上げ

¥25,000



**S1タイプ
スイングアーム
ピボット部補強入り**

¥139,000



FOR SALE ASK

＜セット内容＞
フィルター×4個
＆アダプター付

16,000 天



1タイプブレーキ
(リア250ミリ)

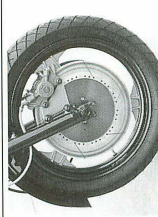
コックード2ptフローティングダ



51タイププレーキ
(フロント 330ミリ)

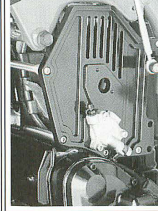
スチール製
ロッキード2pt
+1pt-1x2

169,000 未



アウトボード
クラッチkit

¥49.900



通販専用ダイヤルTEL.0799-65-0799

FAX. 0799-64-2004

PRODUCT COMPANY

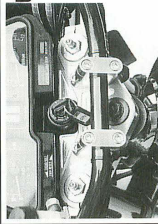
[illegible]

P.M.C ORIGINAL PARTS (取り扱い代理店募集中)

1996 P.M.C. Conversion Type 2

17Sオール削り出し
オービッククランプ付

¥39,900



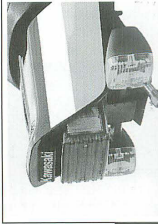
Z1000J・R
・1100R・GP用
ジェットバックステップ

未 43,000



Z1000J・R
・1100R・GP用
奥目テールライト

¥25,000



SUPER BIKE PRODUCTION FEEL

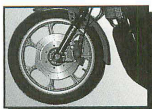
あくまでもかざらず
シンプルさの中に
スプリット
本物の“魂”を
感じる



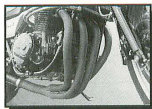
Original Parts Z1000R and J



ステンレス300φディスクローター
S1 TYPE ¥48,000



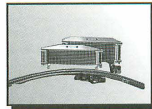
ステンレス300φディスクローター
ノーマルデザイン ¥40,000



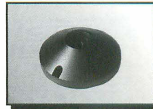
手曲げエキパイ 42.7φ
KTR専用 ¥39,000



ゼファースイングアーム
ボルトオンKIT ¥35,000



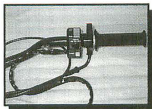
OIL COOLER KIT
9インチ10段下し ¥51,800



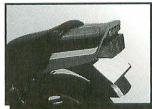
S1 TYPE ポイントカバー
¥19,000



ワークスパフォーマンス
ロードレーザース ¥49,900



ハイスロ&OW01-S/W KIT
ノーマルキャブ用 ¥20,000



テールKIT
(ウイングカステー付) ¥13,000



BL FACTORY ORIGINAL Zippo
ローンチャンピオン®限定 ¥6,900
特別限定品の為残りわずか!

Z1000R and J OTHER Parts

■チャンピオンステッカー	¥2,500
■CRキャブ 33φ	¥62,400
◆外装 Set R1φ	¥39,000
■フロントカウル	¥148,000
■タンク	¥20,000
■サイドカバーセット	¥20,000
■テールカウル	¥17,000
■バックステップ ワンオフ	¥60,000~

※J・R以外のパーツも製作しております。詳しくはお電話にてお問い合わせ下さい。

■Z1A	火の玉	現状車	4本マフラー付	¥57万円
■Z1B	青金	レストア車	ニューベント・フレーム塗装・エンジン&タンクプラスト・シリンダヘッド研磨・エキパイカウル手付け無定額品付	¥75万円
■KZ1000R1	緑	レストア車	エンジン&タンクプラスト・シリンダヘッドOH・フレーム塗装・外装リペイント・セミレストア車 極上	¥172万円
■KZ1000R2	緑	レストア車	エンジン&タンクプラスト・エキパイ・フレーム塗装・外装全て新品・新品カウル付	¥122万円

他にも多数在庫しております。詳しくはお問い合わせ下さい。

BL FACTORY USED BIKE BEST STOCK LIST

- ◆新規車両登録諸費用は¥88,000でOKです。
- ◆頭金0万円からのクレジット60回払いも、もちろんOKです。
- ◆パーツ・車両の価格には、消費税・送料は含まれておりません。別途必要になります。(一部 龍馬により送料は異なります)

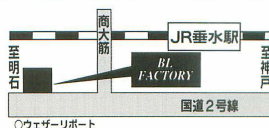
全国通販OK!

営業内容

新車・中古車・純正パーツ・各種用品販売・車検・修理等
その他純正ペイント・カスタムペイント・サンドブラスト
・ワンオフパーツ製作・フルオーダーカスタム車両等行
っております。詳しくはお電話にてお問い合わせ下さい。

SUPER BIKE PRODUCE
BL FACTORY
CALL 078-705-1138

〒655 神戸市垂水区海岸通7-8 営業時間/AM10:00~PM20:00 定休日/毎週火曜日



〇ウェザーリポート

●カワサキ650RS W3 72年型 検98年5月 緑 75万円 外装上 塗面新ステンレススポーク新品 各メッキパーツ再メッキ済 美車 機極上 腹上OHキック発 試乗可
〒260 千葉市中央区長洲1-24-1-602
☎043-221-6281 橋本寛秀



●ホンダVFR750R RC30用EN 157万円 クランクケース クランク付 1万5000円 イグナイター HRC製 2万円 STD 1万5000円 カムシャフト HRC製 5万円 STD 2万円 ガソリンタンク 4万円 DFフォーケーター ミツバ トップブリッジ ハンドル キャリパー付 HRC製 10万円 STD 8万円 Nホイール フロント1万5000円 リア2万5000円 セットで3万円 その他パーツあり 取組
〒228 神奈川県座間市相模ヶ丘1-15-6
☎0427-48-3434 (20~23時) 掛川啓一

●スズキDT200 2万円 部品取車 欠品なし ●カワサキKMX200 3万円 部品取車 欠品なし ワイヤ類新品 SM PL 書付 ●XR250 3万円 書付部品取車 軽装備で実動 他に同用新品中古パーツ多数 SM あり 80円手動封鎖にリフト送ります ●ホンダST90マイティダックス 3万円 書付 ●書付フレーム VT250 N2250 KR250 あり 各1万円 XL1255用 5000円 往來望
〒573-01 大阪府枚方市永宝台1-14-2 井上敏郎

●BMW R1100RS MT-1仕様 93年型 黄 65万円 マフラー ロム その他書付 即レス可 ●R1100RS用マフラー 2万円 アルミ溶接機 松下製 300x冷ドッチ付 5万円
〒544 大阪市生野区狭西4-6-23 ☎06-757-7277 柳原政夫



●ヤマハFZ1000 88年型用ステム上下 2万5000円 Sアーム 3万円 Fキャリパー左右セット 2万円 バッド新品 3000円 Rキャリパー 1万円 FRホイール 各3万円 書付フレーム 3万円 他NP多数あり カワサキZ750RS用クランク 美品 3万5000円 エアクリューナーボックス 1万円 FRフエンダー 1万5000円 センタースタンド 5000円 Nキャブ 2万円 ステム上下 2万円 Nハンドル 5000円 Sアーム 5000円 チェーンケース 5000円 FRホイール 3万円
〒578 大阪府東大阪市水走1-15-25-402 ☎030-722-7227 三宅文男

●ホンダCB900F 82年型 検98年1月 黒 20000km 50万円 美車 ショムラ集合 Sダンパー ステイビライザーNPあり ●CB750K0 72年型 青 85万円 機外共上 各部OH済 ●カワサキZ1 ウィン 45万円 程度中上 ●CB450K1 25万円 美車 成談 ●モンキーR 黒赤 1800km 18万円 極上
〒656 兵庫県洲本市宇原2-16 ☎0799-23-0547 (19~22時) 切石昌宏

●ヤマハR2250R最終型用Fフォークトップブリッジ システム ホイールキャリパー 3万円 リアスアーム ホイール キャリパー 2万円 メーター等パーツあり R2250用Nマフラー 書なしフレーム 各5000円 R12用Fフォーク メーター ライトもあり 各1万5000円 他RZ系NPあり セットで購入の方宜しませ カワサキゼファー400用カーカメガホン 黒 Fフォーク ホイール システム キャリパー付 Rホイール セットで3万円 バラ売可 ホンダZ1000R J11用Fフォーク等NPあり
〒583 大阪府堺市堺市国府2-10-23 ☎0729-53-8230 (21~22時) 田村哲雄

●スズキGSX1100SD用Fホイール 6本スポーク 7000円 カワサキGPZ400用カーカメキメギガホンマフラー 美品 2万円 O&T製BS 新品 箱入り 1万5000円 取組
〒812 福岡市東区瑞穂3-9-1 ☎092-651-3003 (23~25時) 田中隆浩

●ドゥカティ400SSジュニア 90年型 検97年4月 黒青 5000km 40万円 93年型 GSX-R400SP用F1万3万円 93年型400SS用マフラー FZ用プロブリッジ 93年型用ENキャブ EXP ハーネス Sアーム タンク シートその他SP付 取組
〒525 滋賀県草津市上笠2-7-8-1 ☎0775-63-3633 伊吹昇



●ホンダTL125イーハートブ 81年型 検初 銀 10万円 STD ●ポビー50 緑 3万5000円 ●バイアルス 7万円 ●ヤマハYSR80 6万円 ●TY250R 6万円 ●CB50JX初開型 9万円 ●ポビギヤル 3万円 ●MBX80 白 8万円 ●ポビー80 黄 4万5000円 ●ギンギヤ 4万円 ●バツッ 青 2万円 ●エルシニア 5万円 書付 レストア用 ●YSR80 2

万円 書なし ●CL70 赤銀 10万円 ●RS200T用EN 4万円 TLR200H用1万2000円 CB250RS2用EN 2万円 ボック用EN 5000円 NS用EN 1万円 取組

〒573 大阪府枚方市山之上北町14-13
☎0720-45-1192 (18~22時) 竹村隆

●カワサキZ1-R 1型用18インチノールFホイール ティクなし 3万円 同用18インチノールFホイール 3万円 以上中古タイヤ付
〒272-01 千葉県市川市蒲栄3-6-23-201 ☎0473-57-0031 (21~23時) 本坂展彰

●ホンダCB400F 74年型 検98年6月 赤 55万円 フスボック&タイヤ新品OC Fまわり改造 シェイクヘンドライトスベアEN スペアタンク NPあり
〒213 神奈川県川崎市高津区下作延917-6 ☎044-888-1119 (21~24時) 横山順

●ホンダCB-FBボールドール用書付フレーム 2万5000円 CB1100用Fフォーク 北米仕様 2万円 その他CB-F用パーツ多数あり
〒810 福岡市中央区草香J1-6-116 ☎092-781-6439 田島謙次

●ヤマハTRX850用タイラレーシングマフラー 4万5000円 アンダーカウル 白 1万円
〒273 千葉県船橋市海神2-3-15 ☎0474-31-6384 堤城彰

●カワサキZ1100GP BI 81年型 検初 黒 99000km 81万円 程度上 FZ1100用FR足まわり ショムラショウFリッシュ TM436mm フロントIII 3万円 部品取車 ●ヤマハXS750ベシヤル 3万円 部品取車 ●RZ250 10万円 部品取車ウェレシレーション Sアーム TZR用ホイール付
〒190-12 東京都多摩郡多摩町神根崎崎1274 ☎0425-56-2076 (9~18時) 小島竹博

●ヤマハFZ750 89年型 検97年6月 青赤白 15000マイル 70万円 全塗装済 コスワースピスト911cc 機OH 各種バランズ取り テクマゴホイールFRフレンボ オリジンRリッシュ 特注3層ラジエター アップハンドル RC30用マスター ベビーフェイスでENチューニング 他改造費250万円以上 程度機極上
〒316 茨城県日立市西成沢町1-33-2 ☎0294-23-8094 (23~25時) 岩城裕二

●スズキGSX1100S 90年型 120万円 アニバーサリー 未登録 新車
〒519-22 三重県多気郡勢多村色太351 中村哲哉

●カワサキGPZ750R用EN 800cc 欠品多数 ヘッドまわり新品組込済 2万円 多岐用キマクIIスリッポンオンマフラー 1万円 ZZ-R1100C用Rフロアディンギキャリパーまわり 5000円 ヤマハFZ750用EN 30000km 3万円 往來望
〒330 埼玉県大東市深作4545 ☎048-684-9925 水井信之

●ドゥカティ900SS 92年型用純正FRホイール 黒 セット5万円 値引可
〒120 東京都足立区千住桜木1-11-4 ☎03-3870-2135 (18~22時) 大崎雄生

●カワサキZ1R 1型用外装セット 131タンク シートレール フェンダー各品 8万円 シート モリウキRシヨック K&N製Nエアクリーパー 各5000円 キジマ生ゴムグリップ 2000円 ダイナSフルトラ 5000円 Z1用車載工具 1万円 Z1/2用メーターアッパカーバーあり 取組
〒132 東京都江戸川区大杉1-7-11 ガーデンビレス405 飯田雄一

●スズキGS750E 6万円 部品取車 ●バンディット400用Fまわり メッシュホース付 メーターセット 3万円 ホンダCB400F用FR足まわり 星型コムスターホイール タイキ8分山付 2万円 集合管 加工用エキパイ可 3000円 検97年FZ1000用集合管 要修理 3000円 ヤマハR1200用集合管 ミハラMフッス 4万5000円 CB250RS黒 RSZ銀 GSX400用EN キャブ付あり
〒640-01 和歌山市磯の磯555-40 ☎0734-59-1139 (19~22時) 西川啓次

●カワサキ350SS 73年型 検初 黒 12000km 38万円 STD 美車 他金色 32万円あり ●スズキT21 66年型 赤メタ 187000km 程度中上 ●A7B 70年型 白 29万8000円 程度中上 ●Z1 1用パーツ各種あり EN 10万円 Fフォーケーター 38000円 初地用メーター 3万8000円 シリンドル1万円 取組
〒542 大阪府中央区西心斎橋1 ☎06-543-8055 (21~6時) 中嶋玄



●ホンダCBX250S ヤマハSR500 FX400各品取 各2万5000~3万5000円 アクロン用 新品 2.50x18 40穴 フォンタナ付 2万円 カワサキZ2用アクロンセット 新品 1.85x19 2.15x18 11 VFR750F 86年型用HRC製R309 部品 全部取組
〒339 埼玉県浦和市城南5-2-66 ☎048-798-2056 (20~22時) 野村実信

木村淳一

○ホンダVFR1000R用EN キャブ ハース 点火ユニット付の物 事故車も部品取車可 RS用Fホイール 3.5x17、5.0x15.5x17 VFR750F 86年型用HRC製R309 部品 全部取組
〒339 埼玉県浦和市城南5-2-66 ☎048-798-2056 (20~22時) 野村実信

Tigercraft Japan Motorcyle Design & Development

シングルズ スペシャリスト

XTZ,SR,ビモータ,シレラ,ロータックス,MuZ, 全てのシングルを、世界最高の技術でメンテナンス、チューニングいたします。修理等でお悩みのお客様は一度お電話下さい。

Team バース SR691 69cc エンジンコンプバ V1,100,000

TEL 0593-70-1665

スクイットカメメーカー、ペンシルブレーキホース、ペンシルアルミ、ピタンホルスト TEAMバースレーシングパーツ、ユーロウィップタイアウォーマー、絶倫品売完

bitwo

SRオリジナルカラー ¥55,000 (消費税別)

- ステンレスセンター出し
- 4インチスリットラップ
- センタースタンド

アンダーガードは取り外し、
●別売アンダーガード ¥4,500

カスタム バイター

埼玉県川口市南平広町2-41
Tel 0886-26-3685
Fax 0886-53-6277

- 9:00 閉店 19:00 close
- 毎週土曜定休日
- 通信販売もご利用できます

お電話でお申し込みください

足回りもスコードロンにお任せ!!

- 足回りのカスタム
- SRレーサーレプリカ 取り付けOK
- パーツ取り込みOK
- レーサーレプリカホイール 各々、多数在庫有り

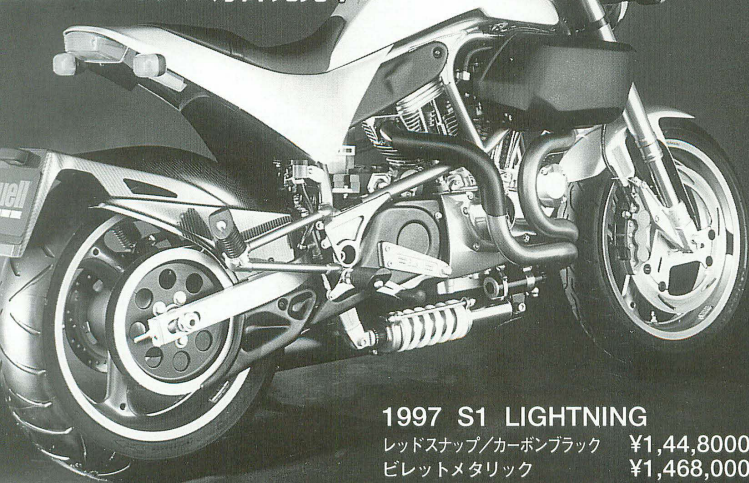
パーツ・中古車の お問合わせは TELにて、全国通販もOK!!!

SQUADRON
〒347-0202 埼玉県川口市南平広町2-41
TEL 0886-26-3685

※営業時間 AM10:30~PM8:00

★DUCATI・BIMOTA・MV AGUSTAをはじめ、旧車・シングル・ツイン・オーバー400cc、各車種のエンジンOH、レーサー製作、車検、カスタムマシン製作をお受けします。お気軽にお問合わせ下さい。
★通販OK ★近所なら納車、取組もします。

ハーレーダビッドソン・パワーを抱くニューアメリカンスポーツ
 Buell登場。伝説はまたしても
 バツインがつくりだした。
 Buell'97モデル好評発売中!!



1997 S1 LIGHTNING

レッドスナップ/カーボンブラック ¥1,44,8000

ビレットメタリック ¥1,468,000

NEW PARTS ●チェーンキット●マービックホイールSet

Buell®

DIFFERENT IN EVERY SENSE

TEAM-PLAIN

通信販売方法

通信販売希望のお客様は、現金書留にて、部品、数量を明記の上、部品代金+消費税3%を当社住所宛に送金ください。到着次第商品を送付致します。現金お振り込みのお客様は、電話連絡後、当口座に入金があり次第商品を送付致します。

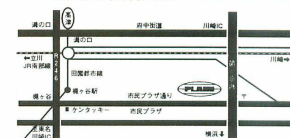
振込先 (有) プレイン 川崎信用金庫向ヶ丘支店 (替) 0085598
 ※クレジット等の用意もございますので、気軽にご利用ください。

PLAIN 044-852-5619

Fax.044-852-8203

OPEN/AM10:00~PM8:00 CLOSE/水曜日

〒213 神奈川県川崎市高津区新作3-10 プラザマシジョン



カーボンインナーフェンダー▶
 ¥38,000

◀スリップオンマフラー
 (オールステンパワ仕上げ)
 ¥68,000

ビレットトリプルツリー▶
 ¥116,000

ビレットステップ
 (ボルトオンタイプ)
 ¥18,000
 ビレットブレーキ&
 チェンジベグ
 ¥4,400

▼リアライセンスUP
 マウントキット
 ¥19,800

◀ビレットスイングアーム
 ドライブサポート
 ¥18,000

▲インチサイズチタニウム
 ボルトオンキット
 ¥1,000~¥14,150
 輸入総代理店 Think Tank
 取り扱い代理 (有) PLAIN

●OCカー アールズ9インチ10 8 新品 1万円 M&Sラウンド8 新品 2万円 ヤマハVマックス用Rフローディングキット Nキリバーヘッド 新品 2万円 同用OCキット ヘッドラット下に付けるタイプ 新品 6万3000円 他キリバーサポート作ります 1万円~1万5000円 左右2個 往來運送 TS91 大阪府堺市金岡町2002-102 孫仲芳

●ホンダC110 70年型 保切れ 黒 8000km 14万円 STD サビなし C102 3万円 レストア用 ●スパーカー70 5万円 ●スパーカーC65 13万円 ●Z50A 25万円 両手ブレーキ レストア済 純正パーツ 全国発送 可 円96 北海道室蘭市15条南1-69-20 円1654-3-0279 (18~22時) 米村ミノル



個性あるモーターサイクルライフをプロデュース
国産全メーカー・外車・逆車
JETSK, MARINE, JET, SEA DOO
オートライセン受付中

WORLD MOTOLAND
世界モトランド
群馬県前橋市三河町2-2-23 Tel.0272-249-7272
営業時間 9:00AM ~ 19:00PM 毎週月曜第3日曜日定休

TRESTLES 全国通販 業販歓迎
TRESTLES 0878-21-8473

- 新車中古車販売
- コンプリートマシン、レーサー製作
- オリジナルパーツ、輸入パーツ販売
- 修理・車検

SR・ドカティ・英旧車等シグリングの事ならどんな事でも

スポーク1本からエンジン部品、フルレストアまで

トリプルファンのみならず、当社ではオリジナルを忠実に再現したレインボースタッカーを販売中です。750SSゴールド、250/350SS白、赤に対応。レストアには欠かせません。価格も各色とも1台分9000円です。

エンジンオーバーホール&チューニング
一般修理から各種加工、リストア作業全般
〒474 愛知県大府市長草町法林坊91-1

●ドッカティ400SS用ケイビンFRCRキャブ エアフィルター スロットルケーブル ライディングハウス製カボンスリフアップ 10万円 葉望 円432 静岡県浜松市鳴瀬町1449-1 杉山智久

●ホンダCB750K0 69年型 新規登録 65万円 砂型 レストアベース 2台あり ●同金型 70年型 新規登録 35万円 レストアベース 2台あり ●カワサキZ1B 75年型 新規登録 27万円 レストアベース ●Z1 73年型 火の玉 65万円 STD 円362 埼玉県上尾市泉台2-8-4 円48 -786-9214 (18~22時) 山本徹

●ヤマハRX47 87年型 保切れ 青 黒 21000km フライ EN62 1cc CR4.33mmキャブ FR7ツッシュペダル ホース 欠品少々あり SM付 ●同90年型 保切れ 87年 黒 12000km 29万円 タイプ6分山 SP SM PL付 ●各種ヤマハホイール 2万円〜 ●ヤマハ純正ブレーキマスターφ12(14mm)物 SRX4 90年型以降用純正トップブリッジ 共に適通 円331-38 茨城県行方郡麻生町麻生12 円299-72-2555 深沢光太郎

●ホンダCB750K1 71年型 保切れ 7月 青 OH後2000km 67万円 機外共にOH 済 程度上 ●同K0 69年型 金 保切れ 115万円 EN&外装新品 部品にて組み上げ フルレストア 750番台 保切不可 ●CB400F レストア済 カワサキZ400FX 3型 共に保切れ 各55万円 円385 長野県佐久市大字新町397 円267-67-2720 (19~22時) 土屋圭一

●スズキGSX-R1100 92年型 保切れ 2月 黒銀 15000km 62万円 キャブFRCR39mm バンズ&ハインズSS2R カーボンマフラー 外装極上 保切可 NP付てあり 円143 東京都大田区中央6-30-4-103 円373-2752-2207 (21~24時) 鈴木大亮

●ホンダNS400ロスマンズ 保切れ 紺白 12000km 8万円 レストア用 EN 良好 ●ヤマハRD250 青メタ 7000 km 12万円 Rドラム250mm 要整備 ●SDR200 濃緑メタ 0 km 25万円 新古車 ●CL7用パーツ EN除く(ほぼ1台分) 60ccSG用Fフォーク ミツあり 円849-23 佐賀県杵島郡山内町富野 1003 坂本栄夫

●カワサキゼファール1100用テックサーマフラー 8万円 良品 オレンジRショック 2000km使用 4万円 コワースカーボンプラグ スタビライザー 5000円 ツキキBS 1万円 ●ホンダCRM250R 92~93年型用ツフ&ロードザインサレン 500km使用 良品 1万円 取説 円239 神奈川県横浜須賀町鶴2-46-24 円0468-42-1337 (10~17時) 杉田雄

●ホンダNSR250 94年型以降 10万~15万円くらいで 部品取替 フレーム足マフラーのしらいり使用物 書付 ○FVR400R NC30用ケイビンFRCRキャブ 通体 HRC7用エンジンストマフラー 適通 ○FTR250 15万円以内で 円143 東京都大田区大森東5-14-7 円03-3762-2957 (9~11時) 伊藤トノリ

●スズキベレットM12 65年型 黒 7000km 4万5000円 FR2イヤ&ガソリンコック新品 欠品なし 実動 美車 70K 30とK105あり 円359 埼玉県所沢市旗ヶ丘2-87-12 円0429-48-5789 (18~22時) 桐原正二



●カワサキZ400FX用Rホイール SM 小物パーツ 全部で1万円 ●ショーツW車サレン サイズ36 当方38 往來運送 円839 福岡県久留米市国分町730 竹内克己

○スズキGSX-R1100 89~92年型油冷型EN用ベビーフェイス4-2-1マフラー 4万円くらいで 同用FRCRφ39~41mm 5万円 円939 富山市本郷町2区362-9 円764-23-8256 (21~23時) 岩本靖司

●カワサキゼファール400C2 10万円 書付部品取替 外装&シートなど ほとんどあり 現状&カボ EN 好調 ○Z1000用タック用外装 スズキGSXR用フロンツ3.50 リア5.50ホイール 安価で 円156 東京都世田谷区松原2-37-4 円30-47-5121 (19~24時) 滝谷勉

●ヤマハSR用NP ウィンカー4個 1000円 Rフレンダー 1000円 マフラー&シート 3000円 ライト 2000円 スピードメーター 2000円 トップブリッジ 2000円 タンデムステップ 2000円 エアクリナーボックス 2000円 ダブルエンジン製マフラー ナンバープレート付 2000円 バネネットアクセルホルダー 2500円 ○同前Nタンク 5000円 同前調整型タコメーター 2000円 同前調整型タコメーター 1000円 同前調整型タコメーター 3000円 円569 大阪府高槻市明理町31-15 円726-72-7224 (18~23時) 飯塚淳平

●カワサキGPZ900R 88 89年型用フルパワーEN 18000kmのそのままも使用可能ですが できればOH 7万円 取説 円509-01 岐阜県各務原市各務がせ 円79-92 円0583-85-0556 (10~23時) 山下善則

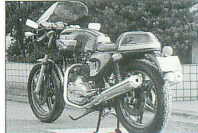
●ホンダNSR250R 89年型 保96年11月 赤白 20000km 18万円 機OH済 ビストリシグ類マイナーパーツ新品 デイトナカーボリードバルブ新品 キャブレターOH済 ジェット類フロート新品 マイクロロ処理済 カウルほとんど傷なし 9月にEN/キャブレターOH&新品交換済 保切可 円574 大阪府大東市栄和町14-30 円6-347-7051(会) 北島英代子

●ホンダGL700インターステイツ 82年型 保97年7月 赤茶 13300km 20万円 程度の中 Rバグ サッドバック 時計 電圧計 発走車 名変更 実用方 取説 円563-03 大阪府豊能郡能勢町平通101-529 円0727-34-2530 (19~21時) 中田秀秀

●ヤマハXR1200 1型用アンコ抜マスト 5000円 ホンダCB400SF用ヨシムラシヨウRショック 7万5000円 ●スズキGSX-R1100 91年型用USヨシムラデュレックスチタンレーサーマフラー 18万円 GS1000用ノーマルFFホイールセット 金&銀 28800円 1セット 5万円 GSX-R750 88年型用ヨシムラレーシンググライダー 5万円 ○FZ750/FZR1000 87~88年型用ダブルフルエグゾースト 1万円くらいで FZ750用外装一式 安価で ○CR900用φ29mmキャブ 新品 30万円 FZ750 85年型用EN 25000km走行 3万円 葉望 円153 東京都目黒区大橋2-16-25-302 高田薫

●ホンダNSR250用乾式ラッチ付EN 4万円 ガルアール 1万円 FRホイール 1本1万円 CB400SF用Sアーム 1万円 Rホイール 1万円 スズキバンデット400用EN 3万円 FRホイール 1本1万円 メーター タンク等NP ほぼ1台分あり 円950-12 新潟県白根市新飯田784 円025-374-2575 (20時~) 丸山和彦

●ドッカティ900SS 80年型 保98年7月 黒 118万円 ●カワサキWISA 77年型 保98年1月 青 48万円 円181 東京都三鷹市下連雀7-3-5 円03-3546-8784 後藤新弥



●ドッカティ900SS用デルミニョニカーボンマフラー&ツアブ ステータス 1万円 円411 兵庫県三島市秋376-1 円0559 -89-1674 (21~23時) 春藤敦介

●スズキGSX1100Sカナダ 91年型 保切れ 銀 5500km 40万円 デイトナスプリズライザー アールズOC ヨシムラ集合 Rタイヤ新品 NPあり アンバーサーリカタ 程度上 ウィンカー1個め込み 傷なし 取説 円963-77 福島県田村郡三春町桜ヶ丘7-12 円0247-62-4208 (20~22時) 大内隆之

●カワサキGPZ1000RX用アンダーカウル 割れ不可 保可 ZZ-R1100用足まわり一式 安価で 円341 埼玉県三郷市谷口240-1 円489-52-0750 (20~22時) 大澤隆之

●ホンダモンキー 保切れ 黄 18万円 4.4タンク 85cc タケガワSアームOC タウマフラー付 程度上 ●CB400F用書付ブレーム 9万円 同用EN 7万円 FR足まわり 4万円 タンク&サイドカバー リバース用 黄 極上 5万円 カワサキZ1R 1型用書付ブレーム 10万円 同用外装セット 5万円 FR足まわり 7万円 550FX用EN 実動 5万円 円673-04 兵庫県三木市内田町9-2 円0794-82-5779 (18~23時) 田中健司

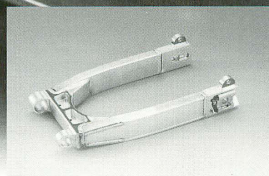
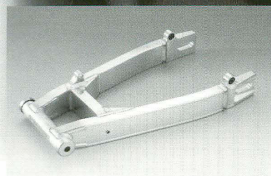
●スズキB100 67年型 黒 24000km 4万円 120cc 旧車ですが乗って頂けます ●バンバン50 RD90 ハスラー50 ヤマハメットインジグス ホンダメットインジグスベンディグ TLMS50インジグス タグダックス DJ1-R イグダックス 3万6000円 並走して乗って頂けます 書付 その他20台以上あり 取説 円630-02 奈良県生駒市小坪町66-1 円07437-6-7100 (19~22時) 細川芳孝

■売買指定マーク
●売りたい ○買みたい ■交換希望 ★その他
■中文略語一覽
機銃=銃、外観=外、安全スタンダード=完STD、純正=STDまたはノーマル(N)、フロント=フ、リア=R、シングル=S、ダブル=D、オーバーホール=OH、スペシャル=SP、エンジン=ENまたは機、エンジンシステム=ESシステム、インクインクション=IG、スチーリングタンク=Sタンク、オイルクーラー=OC、バックスアップ=BS、スパーパーツ=SP、サービスマニュアル=SM、パーツリスト=PL

EXCITING QUALITY

ALUMINIUM SWING-ARM

CB750/900F	¥90,000
CB1100F(OW-01タイプチェーン引き)	¥100,000
GSX750/1100S	¥90,000
GPZ750/900R	¥140,000
Z-1/Z-2・Z1000Mk-2(スタビ付き)	¥115,000
Z-1/Z-2・Z1000Mk-2(ワイドタイプ・OW01タイプチェーン引)	¥100,000
ハーレーXLH883	¥140,000
SRX-89	¥86,000



JACK VOX

INTERNATIONAL
MOTO ACCESSORY SUPPLY

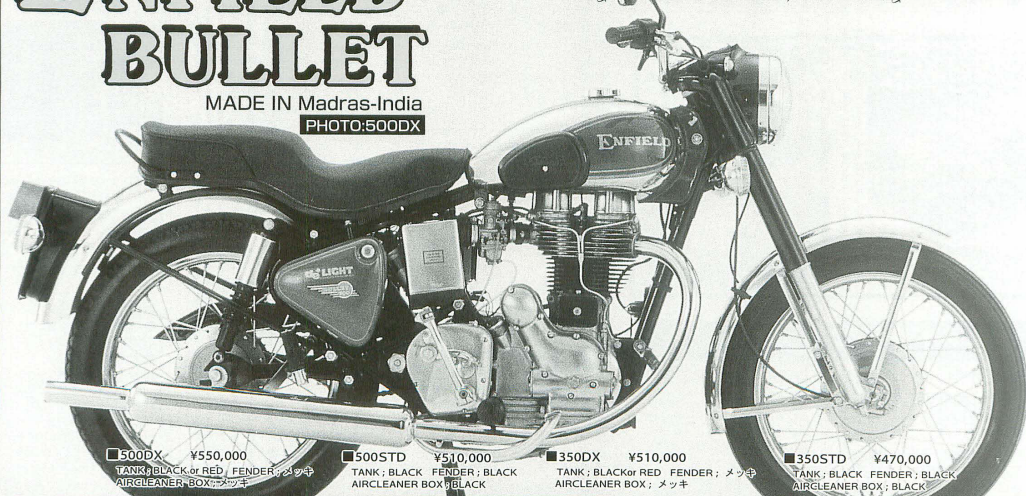
ジャック・ボックス 大阪市平野区出戸7-3-4
TEL. 06-709-1604 FAX. 06-707-9087

ENFIELD BULLET

MADE IN Madras-India
PHOTO:500DX

現代に甦る伝説と伝統。

If you are not a bike lover, we are really not interested.



□500DX ¥550,000
TANK: BLACK or RED / FENDER: ブラック
AIRCLEANER BOX: ブラック

□500STD ¥510,000
TANK: BLACK / FENDER: BLACK
AIRCLEANER BOX: BLACK

■350DX ¥510,000
TANK: BLACK or RED / FENDER: メッキ
AIRCLEANER BOX: メッキ

■350STD ¥470,000
TANK: BLACK / FENDER: BLACK
AIRCLEANER BOX: BLACK

de LIGHT

三重県鈴鹿市住吉3-30-20
TEL:0593-70-3528 FAX:0593-70-1022

■正規ディーラー車ですので日本仕様にもモディファイされています。
■スベアパーツは在庫しております。
■オプションパーツも多数ラインナップしております。
■カタログご希望の方は、300円切手同封の上お申し込みください。
■デライトオリジナルパーツカタログ発売中。一部¥600
■取扱販売店一覧あり！
◆価格には、メーカー希望小売価格です。
◆価格には、保険料、税金(含む消費税)、登録に伴う諸費用、及び運送費等は含まれません。
◆為替変動等により価格は予告なく変更になることがあります。

**BOY'S CAFÉ
MOTORCYCLES**

東京都世田谷区船橋6-5-7
TEL:03-3329-7150 FAX:03-3329-7151

CBR900RR



■With me ORIGINAL PARTS

4-2-1フルエキシステム：カーボン	¥165,000
バックステップ	¥50,000
オルジナルシート	¥22,000
サイレンサースター	¥7,000

スクリーン：コンベール	¥16,500
エンジンコンプリート製作	¥290,000～
FCRセットアップ+キャッチタンク	¥218,600
オリジナルカスタムペイント	¥110,000～

■Elion Racing ORIGINAL PARTS

ステン+アルミエキゾースト	¥130,000
ステン+チタンエキゾースト	¥150,000
カーボンリアアームフェンダー	¥25,000
カムシャフト	¥126,000
チタンバルブリテナー	¥54,000
チタンコンロッド	¥290,000
17インチホイール：マルケジニ	¥268,000
フルアジャスタブルス：オーリンズ	¥88,000
ワイセコφ72.0mmピストン	¥63,500
強化クラッチ	¥24,000

CB1000SF



■With me ORIGINAL PARTS

4-2-1フルエキシステム：アルミ	¥165,000
：カーボン	¥215,000
バックステップ	¥30,000
強化クラッチ	¥20,000

サイレンサースター	¥23,000
フロントフォークスプリング	¥16,000
フロントダンパーキット	¥49,800
エンジンコンプリート製作	¥290,000～
ステアリングダンパーキット	¥56,000
オイルクーラーキット	¥128,000
184インチホイールキット：マルケジニ	¥268,000
FCRセットアップ+キャッチタンク	¥218,000
コスワースφ80.0mmピストン	¥115,000
ワイセコφ79.0mmピストン	¥63,500
エンジン機上オーバーホール工賃	¥80,000
エンジンフルオーバーホール工賃	¥150,000

■With me ORIGINAL PARTS & GOODS



○4-2-1フルエキゾースト	
アルミサイレンサー	¥165,000
カーボンサイレンサー	¥215,000
○リアアーム	¥126,000
○BIG-1 18インチ ボルトオン	¥35,000
○チームプロソノ	¥18,000
○チームブレーザー	¥6,800
○チームTシャツ	¥3,500
○切り文字タンクステッカー	¥1,800
○アルミエンブレム	¥1,200

■THE OTHERS

- エンジンオーバーホールもチューニング：CB系以外にも、GPZ 900R、GSX1100Sなど、他機種もメンバーを問わず承ります。
- 足まわりのセッティング：F&Rスライドバッシュ、鋼バッキン交換、ダンピングシムの仕様変更まで、OHLINS、SHOWA製（純正含む）を問わず、フルメンテナン/チューニングアップ承ります。また、ブリヂストンほかのタイヤも販売しております。
- キャブレターセットアップ：FCRキャブの製造から基本セッティングまで、好評！3ヵ月以内セッティングサービスシステム
- カスタムペイント：フルカウル仕様の車両本体から、ヘルメット等の小物までカスタムペイント承ります。デザイン待ち込みもOK！

電話で全国通販OK！

- ①電話で在庫確認
 - ②銀行振込または、現金書留
 - ③入金確認後、即日発送
- ※代金引換はOK！

ウイズミープロフェッショナルレーシング

〒124 東京都葛飾区堀切1-20-6
TEL/FAX: 03-3691-9653
OPEN 10:00AM～20:00PM/月曜定休

クラブ.エフでは

あなたの“こうしたい”を“かたち”にします。

CLUB.F VARIABLE OFFSET STEM SEMI ORDER SYSTEM

オフセット可変システムセミオーダーシステム

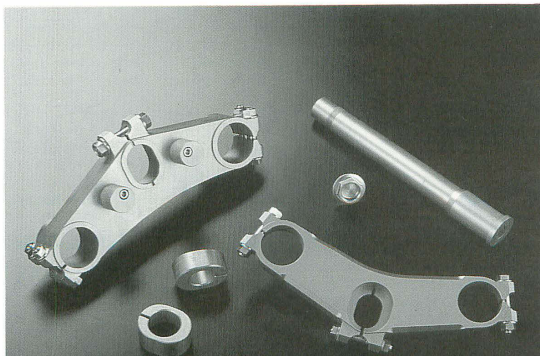
クラブ.エフのオフセット可変システムセミオーダーシステムは、お申込と同時にご希望のフォークスパン、フォーク径、オフセットを設定できるほか、ブロックを差し替えることによってオフセットを10mm移動できます。セミオーダーシステムはデザイン・材料をパターン化することにより、リーズナブルな価格を実現しています。

- 車種を問わないセミオーダーシステム
- 2種類のブロックで3種類のオフセット（基本仕様）
- 美しいアルウムと滑り面鮮やかな高品質樹脂被膜仕様に仕上げ
- アルミ材質のA7075-T6を使用

基本仕様

SPEC

- 材料：A7075-T6
 - 製造：マシニングセンター・NC旋削削り出し
 - 表面処理：高品質樹脂被膜（ニッケル・ハードアルマイト）
 - 納期：必要パーツ在庫の日より3週間
 - 価格：Type-A（アンダーダクトキットを未納め）¥156,000
Type-B（アンダーダクトキット3本納め）¥166,000
- ※メーターステー、バーハンクラップ等は別途ご組成下さい。



●写真の商品はYAMAHA RZ250RにTZ250の正立フォークをコンバートするための一例です。

お電話にてあなたの希望やご希望をお聞かせ下さい。ご希望に合わせてシステムの詳細な必要性を確認します。ホイールカラーやキャリパーサポートも必要に応じてプランをご提案します。

プランに合わせて製作計画を作成しますので、現在装着の上下ステム、ペダル・使用フォーク等をクラブ.エフまでお送り下さい。製作日数は必要パーツの揃った日より3週間です。

送金の手間もなく、お届け先・到着日の指定も可能なヤマトコネクタサービスをお勧めします。その後、銀行振込でジョッキョクローン・各種クレジットカードも取り扱っております。お問い合わせ下さい。

●価格はすべて消費税抜きの価格です。送料は別途の商品につきましてはキャンセル・交換・返品はお断り致します。●当店のパーツはレーシングパーツですので、一般公道での走行は禁止されております。●価格・仕様は予告なく変更されることがありますのでご了承ください。●お問い合わせご希望の取扱い店様は電話にてお問い合わせ下さい。

お申込み・お問い合わせはお客様へ FAXで!

club F **club F** **club F**
〒108-8541 東京都港区赤坂三丁目17-15
TEL. 03-655-6852
FAX. 03-655-6852

●ヤマハFZ100用 F 足まわり φ38mm F
 オーク Dディスク アールズメッシュ
 コアースセパレートハンドル GSX-R用
 マスター スペアホイール ディスク付
 SRX用加工済 以上3万5000円
 ●SRX-1型用ノーマルRホイール 2000
 円 ホンダCR250 89年型用Fフェン
 ダー 1000円 スズキRGV-T250用Fスト
 リクターφ34・32mm 5000円
 〒672 兵庫県姫路市飾磨区桑原40-1
 ☎0792-45-1085 久谷孝夫

●ホンダCBX750Fホルドルール1 85年
 型 検切後 銀赤 9000km 15万円 FR
 タイヤ&チェーン新品 STD ○ヤマハ
 XS650S 走行少ない物 応議 ○
 CBX750F 86年型くぐり用 部品取
 車 書なし ●FX400R II 5万円 書
 あり ■フュージョン250 当方CBX750
 取置
 〒253-01 神奈川県高座郡寒川町大曲1
 -11-1 ☎0467175-1472 (10~23時)
 鈴木達

●カワサキZ1000ボリス 検96年12月
 白 40万円 ローシアンレプリカタイプの
 ベース用に最適 往來型
 〒203 東京都東久留米市中央町4-1-8
 矢崎秋平
 ●カワサキZZ-R1100D 1用EN 3000km
 使用 9万円 ZZ-R400用サドルRマ
 フラー 6000円 その他ZZ-R1100R
 カウル、ブレーキローター キャリパー
 ホイール NPあり
 〒144 東京都大田区蒲田2-9-13
 柳川和宏

●スズキGSX-R1100W 94年型 検98
 年9月 黒青 10000km 60万円 完
 STD 極上 取置 ドッカティ750GT/
 750Sホルトルと交換可
 〒433 静岡県浜松市高丘町504 ☎053
 -438-7023 (22~24時) 川井康弘

●ホンダCB900F 82年型 検98年5月
 赤白 40万円 96年新規登録 程度上
 ●カワサキZX-11 88年型 検切後 黒
 銀 18000km 17万円 外装下 機好
 調 ●CB750FC 82年型 検切後 赤
 白 13万円 FAN足まわり ●CBR400
 RR 92年型 検2年付 赤白 6300km
 20万円 ワンオーナー 極上 ●セプ
 アーC3 91年型 検2年付 紺 10000
 km 20万円 完STD ●スズキRG250
 78年型 青 20000km 15万円 フル
 ノーマル
 〒501-133 岐阜県加茂郡加茂町河台342
 ☎0574-54-2590 (19~23時) 河合光雄

●スズキエンターゲル800 95年型
 検97年3月 ワイン 2500km 55万円
 Fフォーク23mm延長 ワイドリブル
 リー10度 Rフットポッドエンター
 ゲルキックチェーン Rシフトショック
 キャップハンドル メッシュホース チョ
 ュッパーウィングカー ミラー ラジエター
 カバー SM PL付 マフラー付 NP
 すべてあり 雨天走行なし サビなし 美
 車 ハーレーでは大きくする方 女性に
 も最適
 〒320 群馬県高崎市芝塚町1846-6 ☎
 0273-22-3551 (21~23時) 矢島真平

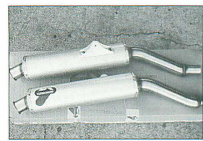


●スズキGSX1100S用マフラー ヨシム
 ライラックサイロン 5万円 ヲサキ
 アレーテ黒 3万円 ホイール ミッ
 チェルシアン黒 3.50×18 タイヤ付
 4万5000円 Fカウル&タンクセット
 白&シルバー 2万5000円/バラ売り
 可 旧型ヨシムラ製OC 黒 車
 フィッティング付 1万円 取置 ○同
 用Sアーム Rフロートリングキット
 3207 以上 上記部品と交換可
 〒327 栃木県佐野市上台町2093 ☎080
 -70-0862 (20~24時) 関谷潤

●ヤマハFZR1100 91年型 検97年12月
 黒メタ 18000km 60万円 輸出用フル
 ハワー仕様 FRZレーンメッシュホース
 油圧クラッチメッシュホース 黒スー
 ド マイクローン処理済 テックサーフ
 マフラー RK製シールドスラックV532
 V FRタイプ新品 プリダッシュバトラ
 ックスBT-50 アフアムプロレク リア
 フロント15J
 〒134 東京都江戸川区南葛西4-14-6
 922 ☎080-45-53495 (21~23時)
 小野友幸

●カワサキAR80A 82年型 1万円 書
 付部品取車 セパレートハンドル
 ナンバー Rショック EN実動 ●スズ
 キグース350用オーバーカーパーン
 リートマフラー 1万5000円
 FCR41mm 2万5000円 セットで購入
 の方便 取置
 〒142 東京都葛飾区旗の台5-27-8 ☎
 03-3785-6734 (18~23時) 久家英明

●ドッカティ900S用デルタニューニ
 スリップオンマフラー アルミアップ
 グリ 極上 一旦使用したのみ 7万8000
 円 上記マフラーとオーヴァーステン
 スカーボンマフラーJMC&AC可との交換
 可也
 〒999-45 山形県尾花沢市大字寺下
 2572-1 ☎0237-235-3764 (19~21時)
 押和昌



●ホンダモンキーZ50M 検切後 赤白
 33万円 レストア済 ●Z50K 2 検切
 後 黄白 23万円 レストア済 ○同
 用新品部品多数あり
 〒487 愛知県春日市井藤山台4-1-1
 405-319 ☎0568-91-2167 (19~23時)
 桶田雄二

●ヤマハSRX6レーサー 91年型 検切
 後 紺青メタ 50万9800円 コスワ
 ス620cc メガカシロ266×4 ボード
 加工 ヘッド面研 パネル研磨 セル付
 バルブスプリングヨシムラ クラフト2
 本出しレーシング 油圧計 CR35キャ
 プ クロシタシアン 1350C バスロ
 インナータンク TZ用フルカウル YAZ
 シート 88年型TZ用フーク ロック
 ドマスター プレミアレーション2 2
 F.350 R.4.50クマク プレミア
 鉄ディスク2個 サンシェイドバル
 オーヴァーステップ フレームステー
 クット WP製Rショック タンクなし
 は 断念 断念で680 競渡BOTで優
 勝あり 速いです 往來型
 〒323 栃木県小山市喜沢1193 齋瀬川

○ヤマハXTZ660用Nカムシャフト 使
 用可能な物 適通で
 〒513 三重県鈴鹿市吉生5-11-35 テ
 イククラフト内 ☎0593-70-1665
 (10~19時) 梅本勝明

●スズキGSX750S 2 83年型用EN 好
 調 2万円 F足まわり 4000円 R
 足まわり 4000円 Nマフラー 1000
 円 カワサキFX400R用Nマフラー
 1000円 ZZ-R400R用Rカウル 1000円
 GSX1100R 87年型用書なしフルメ
 1万円 取置 ●GSX-R750 1型用社
 外品マフラー 3万円以内
 〒389-12 長野県上水内郡津村大字
 牟礼429-2 ☎026-235-6867 (23~24
 時) 松崎光宏

●売買指定マーク
 ●=売りたい ○=買いたい ■=
 交換可能 ★=その他
 ●文中略語一覧
 書類=書、外装=外、完全スタン
 ド=完STD、純正=STDまたはノ
 ノーマル(N)、フロント=F、リア=R、
 シンク=S、ダブル=D、オ
 ーバーホール=OH、スペシャル=SP
 L、エンジン=ENまたは機、エ
 ゴーストシステム=EXシステム、ス
 イングアーム=Sアーム、イグニ
 ション=IG、ステアリングダンパ
 ー=Sダンパー、オイルクーラー=O
 C、バックステップ=B.S、スエパ
 ー=SP、サービスマニュアル=SM、
 パーツリスト=PL

あなたの大事な写真を色々な物に プリントします。(原稿の加工もします)

料金、扱い素材等、詳細は資料
 料金を送付 走行少ない物 応議
 お問い合わせ下さい。朝11時から
 夜深夜1時までOK!!

- Tシャツ
- トローナー
- マグカップ etc

〒154 東京都世田谷区若林1-4-18 世田谷 西太子堂駅前
 TEL.03-3421-3720 FAX.03-3411-5161

Have a Nice Ride!

MOTORCYCLE PRO SHOP

YSナガシマ

スペシャルチャンマフラー製作します
 高規格、超軽量チタニウムを使用したスペシャルマフ
 ラーをワンオフ製作致します。エキパイサイズ取直し
 サイレンサー角度、構造等自由な設計が可能です。
 ●車種、出荷期により価格は変動致します。詳しくはお問合せ下さい。
 ●塗装は車体塗装後、約3週間程度です。
 ●チャンマフラー、車検、メンテナンスも承ります。
 大塚市柳島区柳島本通4-1-23 TEL./FAX.06-925-3816 OPEN.10:00~20:00日曜定休

DUCATI SINGLE

350 DESMO

450 DESMO

DUCATI TWIN

750SS

●月曜~金曜/午後7時まで
 ☎052-400-4777

Back to the Boy's Heart

ST70Z, ST70H, CB500F, CB90, CS90K1
 CB250K2, CB2500B4, SL250S
 レストア作業、メンテナンス承ります
 純正バージョンユーズ(パーツ)販売、買取
 在庫多数あります。お問い合わせ下さい

●モト・ビスト・フジワラ
 兵庫県加古郡播磨町野添東1-114
 〒675-01 Tel&Fax078-943-0119



DUCATI ONLY
新車中古車展示中



moto shop imoto

〒730 広島市中区国泰寺1丁目10-16
TEL・FAX 082-541-5491

● 定休日 / 毎週火曜日 ● 営業時間 / AM 10:00 ~ PM 8:00
■ 通信販売いたします。 お問い合わせはお気軽にお電話にてどうぞ...



ベベル系
パーツ、
FRP製品
取扱ひして
います。

<p>デルミニョーニマフラー ¥128,500~</p>	<p>900SS 944cc kit ¥140,000</p>
<p>デルロト キャブレター 40mm 1セット ¥98,000</p>	<p>ベベル 86.4 kit ニカジルメッキ ¥140,000</p>
<p>FORCELLE 851用 倒立フォーク ¥260,000</p>	<p>VEE TWO 900SSカム・ ピストンセット ¥178,500</p>
<p>MALOSSE レーシングキャブレター キット 42.5mm ¥190,000</p>	<p>VEE TWO BEVEL 884ccキット ¥141,500</p>
<p>● スポンダ アジャスタブルバール ● FORCELLE イタリアGPフォーク セット ¥300,000</p>	<p>ニュートンクランクシャフト・ピストン キット F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, F43, F44, F45, F46, F47, F48, F49, F50, F51, F52, F53, F54, F55, F56, F57, F58, F59, F60, F61, F62, F63, F64, F65, F66, F67, F68, F69, F70, F71, F72, F73, F74, F75, F76, F77, F78, F79, F80, F81, F82, F83, F84, F85, F86, F87, F88, F89, F90, F91, F92, F93, F94, F95, F96, F97, F98, F99, F100 ¥195,000</p>

BORN TO RUN!

集合マフラーの有利性。そのことにこだわるなら、その製作は1本1本を熟練工の手に委ねるほかにありません。

オールステンレス。誤差1mm以内。

全てが自社の工房で製作される当社のマフラーは、キャブレターセッティングを必要としません。装着するだけでほぼ全域にわたってパワーで1割増を実現。特にピーク時はそれ以上のパワーアップが望めます。

また、トルクの向上でツーリングユースにおける燃費は、最低でも20%のアップが計れます。

薄肉ステンレス手曲げでなければならぬ理由。その答えを当社のマフラーでお確かめ下さい。

サイレンサーには音質、音量変化の極めて少ないステンレスワールを使用しており、静音なレース用については御相談下さい。



- ZEPHYR ¥118,000
- ZEPHYR X 近日発売 ¥118,000
- GPZ400R 受注生産 ¥128,000~
- ZXR400 受注生産 ¥128,000~
- ZX-4 受注生産 ¥128,000~
- ZRX400 近日発売

※ 大量生産できませんので納期に関して御迷惑をおかけする場合があります。御了承下さい。

グランドスラム

GRANDSLAM

業販も承ります。
お気軽にお問い合わせ下さい。

広島県安芸郡海田町新町8-10
Phone(082)823-6605

●BMW R65 85年型 検98年7月 銀 28000km 30万円 純正カウルその他付 程度上 ●ドゥカティ350セブンリング 検切れ 軽登録 32万円 程度上 タイヤ&スポーク新品 ●ウェスバ150 スプリントV 保2年付 検98年 22万円 FRキャリ用付 程度上 ●トリアンツ1140E 80年型 検切れ 赤 20000km 45万円 程度上



●ホンダCB1000SF用Fフォークスクリューライザー 5ビスタイプ 8000円 純正ニッシン4ボットキャリバー 左まで5000円 H-D各車用ビレット2ボットキャリバー 3万円 ロッキード2ボットキャリバー用パッド 残り9分 1セット2000円 往復送料 千813 福岡市東区松香台1-25-9 グリーンビルハイツ102 五洲マサヒロ

●カワサキゼファー1100用カーカーマフラー黒メカピン 96年8月に購入 4万円 値引可 千870-01 大分市三ツ山1上4-6-17 0975-58-5015 (平) (月〜金曜 21〜23時) 平野研弘

●カワサキゼファー1100 92年型 検98年4月14日 ワイン 20000km 18万円 ZZ-R11(100用ホイール R100用エンジン) 9インチ1段OC ヨムラマフラー15000kmに上OH&ボート バブルビストンドット鏡面加工 カム加工 その他 ●同用書付フレーム 15万円 Nキャブ 4万円 GPZ1100RX用キャブゼファー用に変セッティング済 5万円 千529-04 滋賀県香川県木之本町木之本1090 ☎0749-82-5866 (20〜23時) 藤田修

●スズキGSX-R750 86年型 検97年3月 10万円カラー 32000km 20万円値引可 限定車 3000km時検車検済み カワサキゼファー400用 部品取用可能 同用書付フレーム 15万円 Nキャブ 1万円 5000円 千241 神奈川県横浜市長瀬区下川井町 407 ☎045-952-2757 (21〜22時) 今野誠二

●ホンダCD50 保切れ 黒銀 43万円 レストア後未走行 新調 ●H用オーバースイズドエンジン 1000ccタンキングペアリック クラッチ プレート シリンドラヘッド エアクリーター その他あり 以上新品 5000〜9000円 AT125用シート 程度上 2万円 同用マフラー 中古 8000円 CS90用タンキングキャブ左右 中古 1万円 同用ラッパプレート 新品 7000円 カワサキKH500中古ホビ 5000km検済 15万円 同用中分フラー1セット 少サビあり 3万8000円 同用タンク 2万円 ●CB500i用型用Dシート 程度上 希望 往復送料

千010-02 秋田県秋田郡大町天王町王字北野136-10 仙道良貴



●ヤマハXRJ400用Rショック キャリバー S.A.M. OC アイバハズリング Sダンパー 新品 各1〜4万円 ホンダCB400SF用ラジエターメーター Rショック ステップ 各1〜3万円 カワサキZZ-R1100用Fファンデ1万円 ステップ 3万円 アイベルメット アストロリブレ 黒銀新品 2万2000円 オムニS 黒銀1万3000円 GWエンタラントG11シャケット 新品 2万4000円 値引可 オマケあり 往復送料 千812 福岡市東区篠森3-1-23 横根和

●カワサキZ系フル用モリワキヤバフ1ショック 裏レイフン ツインショック 80年ガータータイプ 箱入り新品 予備スプリング2セット 箱入り 5万5000円 ●MTB ジャイアント 4万円 ワークス 480サイズCロムローバササズフレーム サバニ 室内保管 オフロド未走行 極上取送

千245 神奈川県横浜市長瀬区上飯田3822-3 ☎045-802-0262 (19〜23時) 三浦正

●カワサキZ1/D1用NP キックペダル カムチェーン セルモーターカバー クラッチチェーンカバー 各1500円 オイルポンプ セルモーター 各1500円 ミッション クラッチ 各1万円 Z1用クラックケーシング 3万円 書なしフレーム 2万円 D1用クラックケーシング 2万円 シリンダー クラック 各1万5000円 GPZ750F用Fフォーク 2本 5000円 Z650L用Fディスク 2枚 4000円 Z用小物あり

千410-03 静岡県沼津市東根路262-15 ☎0559-23-9115 (20〜23時) 竹澤清彦

●スズキGSX-R750R 86年型 ●GSX-R750 85年型黒塗装用FR用タンク 遠道で

千963-11 福島県東市山田村御代田字平岡町16-1-102 遠藤貴弘

●カワサキエリミネーター750-750用コブフF1スリッポン用フラスコ 傷なし 1000km未満用 箱入り 3万5000円 取送 希望 千177 東京都葛飾区上石神井2-6-6 ジュネス上石神井202 桑原和彦

●ヤマハXRJ400用シート 6000円 ハーネス 4000円 マラヤー 5000円 サイドカバー 3000円 キャブ 5000円 ホンダCB400SF用キャブ 3000円 SRX 4用EN 4万円 キャブ 3000円 エアクリーターボックス 4000円 R2用ホイール 3000円 NSR250 92年型用ステップ左右 5000円 ライト 2000円 カワサキAR500用マックスグリーンバタン 3000円 ●XRJ400S 94年型 検切れ 白 6000km 20万円 取送 千659 兵庫県芦屋市朝日ヶ丘町25-16 ☎0797-31-5154 喜田寛

●ヤマハXRJ1200 94年型 検切れ 銀 8000km 60万円 広聴 フルバニ仕様 ストライカー手付けEX タニジエツ インシシチューブ等 1150cc コワースBS フラットハブマックスシート ハンドオフオートクラップ フォークスクリューキャブ ヨムラ流量計 SIRCピストンカウル等 NPすべてあり 取送 往復送料 千166 東京都杉並区高円寺北1-13-7 コーポラーク高円寺105 山本雄二

●カワサキFX-1 部品取用 検付レビュー 88EN60cc ウェブカム TM34 オーヴァーSカム テクタクZ.75&4.0 その他あり 50万円 ●スズキカタノ用ダイマグFボイル2.75 TX1付 6万円 千848 佐賀県芦屋市万里市大坪町21463-5 ☎0955-23-8740 本田健二

●スズキRG500用1用サヤチャパン10万円 カワサキKZ1300用ツキ集合6万円 ヤマハRZV500用チャパン10万円 ホンダCBX400F用ツキ集合 3万円 RZ350R用チャパン4万円 ●GSX-R1100 往復送料 千989-61 宮城県古川市北福薬3-1-26 三浦正彦

●カワサキGPZ750R 84年型 検切れ 黒銀 20000km 9万円 同調G1美動 レストアパーツあり ●タンク 2400 GPR 用スズキGT380用 ザファー400用 エリミネーター400用 各塗装ベースより 3000〜5000円 ホダZ50J用シンド 5000円 RZ350R用チャパン 1万円 Nハンドル 2000円 FRウェンダー 3000円 ジャス用不動EN 1万円 スピード用Nフラーハンドル小物 1万円 GSX400F用Fフォーク 1本 2000円 GPZ400F用Fボイル 5000円 値引可 電話明記往復送料 千234 神奈川県横浜市長瀬区港南台6-1-5-503 金崎浩司

●カワサキ GPZ900R 用 FCRφ37mm 500km使用 同調 8万円 往復送料 千214 神奈川県川崎市多摩区辰沢1-37-6 松崎幸久

●ヴェロセツストラクストン用コブ付シート 新品 3万円 トライアンツライザーガーク用格字型タンクエプレン1セット 再メッキビルド新品 2万5000円 ノートンコンバド用ホイル アルミ製 新品 5000円 ロイヤルホイル付 1万円 D2 オーパーササズビズセンターリング一式+01.02 オーパーササズ大端メカ 新品 1万円 千488 愛知県尾張旭市東町1-8-7 FAX0561-52-4277 (19〜21時) 三浦泰志

●スズキワフ125 92年型 保97年2月 赤 3300km 6万円 右に1回転倒 Fファンデにひびひあり 右ステップボルト4箇所修理 タクホにヒビあり 機油600ml 走行問題なし ノークレームで取送 千131 東京都墨田区向島2-9-9 ☎03-3622-8247 (京)(17〜22時) 宮地隆治

●スズキRG500TWW 86年型 18600km 33万円 廃車済 シートカウル付 ●千131 NSR250R 91年型 検97年6月 11000km 25万円 ネイキッド仕様 ●NSR125F 89年型 10500km 12万円 ●C92 63年型 10万円 CS92仕様 ●カワサキ90S 68年型 8500km 8万円 ●CL125 68年型 青白 10600km 8万円 ●RH250 白 6800km 7万円 ●CB850 78年型 3万円 ドラム仕様 ●CL125 66年型 3万円 部品取車 ●C92 68年型 2万円 ●ホークII400用EN他 5万円 ●W3用部品取車 EN&S 5万円 千982-02 宮城県仙台市太白区人栄田-15-25 ☎022-243-2772 (19〜22時) 庄司武弘

●ドゥカティ900SS 91年型以降用パーツ テルミニョーニカーボンサイルナール 6万5000円 FCR&39mm 5万円 マルケツニエグボイルFR 12万円 オールシズマクスター 4万5000円 プレンボラジアルマスタートφ19mm 4万5000円 同φ16mm 3万5000円 フラット製カールステンダリア 1万5000円 葉巻 千432 静岡県浜松市入野町17299 監江川田三三 山本雄二

●カワサキZ2A 4用ガソリンタンクマフラー ハンドル ウィンカーステプブレーキタンク ステップ フアンダテールカバ グリップ ヘッドランプ ウィンカー ポイントAssy コイル ライトステー等 NP全部で40点一式5万円 Z2のZ50R Z590C 74年型 検98年2月 火の玉カラー 85000km 12万円 同調3000km ワイセグ20cc ミクニTM368mm GSX-R限定まわり マナカフラー メッシュホース OC フラワー他多数

千816 福岡県大野城市中心2-13-1 ☎030-73-08031 (〜22時) 村三男



●売買指定マーク
●売りたい ●買いたい ●交換希望 ●その他

●文略略一覽
書頭・書外、略外外、完全スタンダード=STD、純正=STDまたはノーマル(N)、フロントF、リアR、シングルS、ダブルD、オーバーホール=OH、スペシャル=SP、エンジン=ENまたは機、エンジンシステム=EXシステム、スイングアーム=Sアーム、イグニッション=IG、ステアリングバー=Sダンパー、オイルクーラー=OC、バックステップ=BS、スエパーツ=SP、サービスマニュアル=SM、パーツリスト=PL

通販のB.PAN (ビパン)

有名パーツ・カウル専門店の
販売一本であなたの心をとらへる。

輸入元 超特価ウインターセーセル/

Devil, KERKER, SUPERTAPP, VAGNER → GP300R Devilカウル25K ¥15万円 JRM100 V&M カウル ¥10万円 TSUKINO, SANGEL, BELLE, OVER → ZZ1100 NASSERT-R ¥10万円 GP500R スーパービパン ¥10万円 以上新品、各車専用パーツ

●FCR/TMRキャブ・タンク、各車専用マフラー・ホルン、オールビス、最大4個品ALC/CR1000R、CR1000SF用FCRφ39 10万円/バーレル2000円他、4万円Z系パーツ、カウル ¥1万円

千22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39,

●ホンダCB93レーサー 64年型 250cc 60万円 機OH済 タイプ1 5速 フルチューニング CRIMA責保乗多敵 即レス可 ○ビモータDB1用マフラー ●ドゥカティ900MH解閉型用ワンピーススクリーン 3分山

〒371-02 群馬県多田郡川村町益戸

57-10 ☎0272-65-6800 (18~21時)

山崎尚人



●ドゥカティ916ピスト 96年型 機98年3月 赤 76000 200万円 特ミニヨニニカーボンマフラー交換OC ラジエターまわりとクラッチとドライブプロケットカバーとRフェンダーカーボン製 クラッチスプリングとスモークスクリーン交換 NPあり 並行商社立ち切り1度あり 取説

〒277 千葉県市川市布田1277-1 ☎0471

-31-7294 (18~23時) 梅田利則

●ヤマハボッケ 保切れ 3万5000円

サビあり タンクとサイドカバーは創腫 漆色なし 実動 GT80用EN付 キャブとオイルポンプなし ●ヤマハRZ250用NP 1台分程あり まとめて買ってくる方安くします ホンダゴリラ用Nシート 破れなし 5000円 サイドカバー 1000円 タンク ヘモあり 内側のビビなし 3000円 4輪用ホイールBBS16インチ メッシュ Fタイプ 3分山 Rタイヤ7分山 ニッパンシーラに使用 4本で8万円 値引&発送可 往來望

〒257 神奈川県栗原市清水町4-10

前沢ミヤ

●ホンダRS250用マルゲジーニFRセット 6万5000円 ヤマハSRX用WP製2本シヨック 3万円 RS250用カーボンF1フルカウルとシートカウルセット 4万5000円

〒314-04 茨城県成田郡北茨城町7269-17 ☎080-68-25141 伊藤幸雄

●カワサキZ1000R/J/1100GP用ゼファークー400S アームボルトオンキットシャフト カラーセット アームなし デンタル製 新品 2万2000円 250SS用Fフォーク 1万5000円 FRハブ 各1万円 キャブ3個セット 1万6000円 Rカウル 4000円 サイドカバー 6000円

円 S アーム 4000円 塗装用タンク 経度下 4000円 シヨック2本 4000円 その他多数あり

〒511 三重県桑名市尾野山28 ☎0594

-24-3422 (火金土 19~22時) 坂部弥幸

●ホンダCB250RS-Z改500 保切れ 黒5万円 FT-500用シングルEN 不動 書あり 取説

〒593 大阪府堺市鳳中町4-105-21 ☎0722-62-3262 (19~22時) 森本一

●スズキGSX-R1100 92年型用ニッパン型キャリバー左右 OH済 2万円 ブレーキ&クラッチマスター 8000円 ヤマハRZ350R用R足まわり ホイールSアーム シヨック キャリバー 良品 8000円 限定カラータング 1万円 書なしフレーム 他RZ-R系用小物類あり ●TZR250 89年型用トップブリッジ3000円 ライスバーμ スーパーCLOD解体 黒 新品価格 1万円 プレンボストリー用キャリバー左右 新品 4万円 高知車ヘッドライトHUB各種 レブリング ピア ボッシー 各新品2個入り 格安

〒567 大阪府茨木市中総持寺町14-6-2 F3 ☎0726-38-0839 (〜22時) 加藤礼志

●ガスガSVTR250 92年型 保切れ 紫緑 64000 27万円 新同車 ナンバー付 ●ヴェスパV100 92年型 保切れ コバルト 青 54000 18万円 機外上止 ホンダビートル660 91年型 機98年10月 赤 320000 58万円 機外上止 ●同用無限アルミホイール1セット 7万円

〒156 東京都葛飾区赤花4-47-13 ☎03-3324-7225 斎藤茂樹



●ヤマハSR400 93年型 機97年8月 紺 66000 32万円 スーパークラブマフラー トラディショナルスタイル 小型ワインカー 程度様上 屋根付車庫保管 取

〒247 神奈川県鎌倉市大船1-12-23 ☎030-09-70943 (21~23時) 渡辺成作

●ホンダCB750F2用NP クラッシュシャフト コロドレーズ 3000円 トランスマシヨン一式 3000円 カムシャフト 2本で1000円 クラッシュカバークラッチ板 クラッチケーブル セットで2000円 クラッシュケーブル その他小物部品セットで3000円 部品はすべてフラック/ベトリ/ガタなし 極上

〒737-1-101 ☎0886-74-8481 (21~24時) 和明

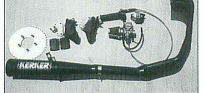
●カワサキZ400FXE4用EN パナマ2万円 広縁 取説 ○Z1000R/J/1100R用角タング 同色サイドカバーテールカウル Z1000R/1100R用STDシート 少傷可 なるべく安くで 大切にします 業望

〒135 東京都江東区木場2-21-2-602 邑田浩

●カワサキZRX400用カーカ集合管

黒 1万5000円 GPZ1000RX用キャリバーサポート&ニッパン4ボットキャリバー左右セット フェロッドパッド付 3万円 PWK&28mmキャブレター ハイスクロ付 1万5000円 ●ホンダNSR500用スーパービッテリー1バルブ 4000円 NSR250 92年型用スプロケット 新品 437 4000円 取説

〒760 香川県高松市木太町1001-1 ☎0878-67-9757 (21~23時) 奥代章



●ホンダVF1100SF 91年型 機98年1月 黒青 90000 3万円 極上 希少車

〒215 神奈川県川崎市麻生区栗木台4-10-12 山田健一朗

●カワサキGPZ900R用FCR&37mm スズキGSX-R750 93年型用FR足まわりボルトオンセット 200000の機使用 2つで26万円 パラフル広縁ゼファークー400用カーカーK2キローロビアンウィーカー 1万5000円 ZXR400 91年型用ランドライゼター 2万円 往來望

〒272 千葉県市川市菅谷5-11-2 長井大治

●カワサキKZ1000MKII 79年型 新規登録 黒 65000 50万円 程度 中 別売リバインド済外装セット含まあり ●Z1R 1型 78年型 銀 75万円 機外上止 ●Z1 73年型 52万円 火の玉リバインド済外装付 程度上 ●350SS 72年型 赤 47万円 チャンバー付 機外上止 ●同レストア用20万円 ●KZ1000用書付フレーム 8万円 H2用書付フレーム 11万円 Z1初頭型用キャブ 4万円 シンダー 1個取付 4万円 シリンダー 3万5000円 1/10000クラック 7万円 用 MKII用クラック 8万円 2Z 1用クラッククラック 3万円 用

〒288 千葉県銚子市柴崎町11-4-29 ☎0479-24-1830 伊藤ヒロシ

●ホンダVFR750Fインターセプター 86年型 機切れ トリコ用機 220000 50万円 86年段足車 本物です 程度中フルバワー STD 取説

〒408 愛知県名古屋市中区東区山3-1106-106 ☎052-877-3937 (20~23時) 武井伸一

●スズキGSX750カタニII 83年型 機切れ ガンタ 150000 3万円 自家塗装 バッテリーなし タンクヘモあり ●ヤマハYSR80 保97年6月ゴロウス青 92000 3万円 スペアホイール付 ●カワサキZ500F用車なしフレーム 3000円 FRホイール 各5000円 タング 塗装用 1万円 GPZ400用Rホイール 5000円 Sアーム 5000円 Z1300用セクタースタンド 5000円 取説

〒237 神奈川県横浜須賀浜見台2-10-6 ☎0468-65-3319 (20~23時) 赤坂康康

●ホンダボック650 88年型 機切れ 赤36万円 MT-2仕付けレーサー 部品完付 FCR オールジスシヨックNC300 Fシヨック RSMフルカウル&シートスーパーシフター ツーバルEX 入貴車

価格広縁 書あり
〒520-31 滋賀県甲賀郡石部町石部3501-1 ☎080-98-34961 (18~20時) 小山雄雄

○ヤマハXJR1200用マフラー テックサーフ ノジマ ストリーカー 他改造パーツ カワサキゼファークー100用スベキベキカウル赤 MKシグナルシール色不問 他改造パーツ ○ホンダモンキーまたはゴリラ 5万円くらいで 価格明記往來望

〒156 東京都世田谷区船橋7-8-2-208 山田賢一郎

○ヤマハセロー-W用Rブレーキ一式 バラ可 ○BW/TW200 部品取寄せ 不動書なし バラ可 ○TZ350、Z250 不動書し TZ1使用 ○R2用インテリブルカッパナー ○モラ 部品取寄せ パーツのみ 書なし可 ○R1、R2用ホイール 以上格安で 近県来参

〒265 千葉県市川区中田町1192-82 ☎043-228-4019 (18~21時) 吉田一也

●ホンダモンキー-Z50Z 赤白M型カラー 70000 25万円 EN88cc ○250J-1 燈白 15万円 4灯タング レストア済 燈上 ●CB500SS 白 15万円 80cc 改造多数 ●ダックス50cc 6万円700cc ●ダックス50EXEメタリック 4万5000円 ●CB50 8万円 ドラムブレーキ車 ●CL500型 赤銀 8万円 ●ヤマハMR100 6万円 全車実動 他旧型車種多数あり 取説

〒125 東京都葛飾区北元3-14-3-205 ☎03-5699-3567 (19~21時) 塚本哲一

●カワサキゼファークー1100用ノーマルFRホイール 7万円 同用ノーマルFR 50km使用 4万円 同用Rシヨック 1万円 ZZ-R110004用Nマフラー 4万円 ヤマハXJR1200用SP忠実Tドラッグ 5万円 それぞれ値引可

〒889-06 宮崎県東臼杵郡門川町中須5-39-10 ☎0982-63-6314 (18~23時) 和泉敏之

●カワサキZ2用EN ビーフェイスチューニング バイカーズステーション 95年9月号の表紙&同年10月号組み立てに使用した物 1075cc 4万円 Z2 E-01833 OH後3000km 超極上 ●オーヴァー製BS 3万円 書付フレーム 5万円 CRキャブ&33mm 3万円 外装 イエローボールカラー 5万円 他多数あり

〒591 大阪府堺市新市岡町4-5-1-205 ☎0722-53-9267 (17~23時) 新田聡樹

●カワサキGPZ750F用純正OC 付属品一式 1万円 同用ガソリンタンク 1万円 値引可 ○ゼファークー750用マジステンレスカウル&ホンマフラー オーヴァーUSAステンレスマフラー 5万円くらいで 往來望

〒428 静岡県藤原郡金谷町金谷河原2203-15S-101 保谷明

●カワサキZ系用WP製RシヨックZ1100Rに使用 4万円 GPZ750R用シヨック用書付フレーム 1万円 同用フロント16インチ&リア18インチホイールFRで1万円 不動EN 5000円 取説 ●ニッパン用カウル&ステー&ラジエーター 曲がり等ない物 価で

〒174 東京都板橋区蓮根3-1-10 ☎03-3966-3602 (20~23時) 坪山一

売るだけのお店はもうない!

外車の修理やカスタム、チューンでお困りの方は是非ご一報ください。もちろん国産車もOK。2VSレーサーの製作なども承ります。お気軽にお問い合わせください。

取り扱い車種: MOTO GUZZI, DUCATI, H-D, BMW, etc.
取り扱いパーツ: パーナルス、オールシス、CCI、アールズ、ハワーマンズ、リベラ、etc.

サイクルハウス ツェーロン
〒997-13 山形県東田川郡三川町横山袖東12-14
TEL: 0235-66-4650 FAX: 0235-66-4651
営業時間/9:00AM~18:00PM 定休日/毎週金曜日・第二木曜

BIKERS STATION 1/4AD

1/4広告をご利用ください。

バイカーズステーションの1/4ページ広告は、最低のコストで最大の広告効果が期待できると、ご好評いただいております。年間12回掲載に加え、6回、3回(いずれも連続)、さらにスポットでもご利用いただけます。130×95mmという表現力のあるスペースにもかかわらず、掲載料金は、12回の年間契約はトータル54万円(1ヵ月あたりの単価、4万5000円)、6回/30万円(5万円)、3回/16万5000円(同、5万5000円)、スポット/6万5000円となります。(制作費・修正費用および、消費税は別途申し受けます)その他の詳細は、お近くの広告代理店、または弊社営業部・瀬田・岸田までお問い合わせください。

TEL.03-3788-0112
FAX.03-3788-0113

ノウハウあります。

既存のショップでは満足できなかった
そんな本格派バイカーのガレージが誕生!

ロードレーサーからストリートチューンドマシンまで、元ファクトリーライダー
及び現役国際A級ライダーがご相談に応じます。豊富な実戦データをもとに、
安全マージンを損なわずチューン・セットアップいたします。



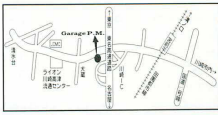
TRXセットアップ例

スイングアーム補強	¥30,000~
フレーム補強	¥30,000~
Fブレーキキャリアブラケット製作	¥15,000~
Rブレーキフロートリングオーバー製作	¥30,000~
カウルステー等加工	¥10,000~
キャブレターセッティング	¥8,000~

お客様の好みに合わせてこのようなマシンでもセットアップいたします。

チューニング・セットアップメニュー例

- シャーシ
- フレーム製作・補強
- スイングアーム製作
- フロントホイール装着
- エンジン・キャブレター
- 2ストロークエンジンチューン
- シリンダーポート加工
- シリンダー再メッキ加工
- ヘッド・燃焼室加工等
- 4ストロークエンジンチューン
- ボアアップ
- ハイカム組込み
- ポート・ヘッド加工等
- 各種キャブレター装着・セッティング
- その他、特殊な加工、チューニング、各種パーツの購入についてもお気軽にご相談ください。



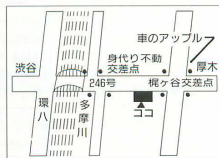
ガレージ・ピーエム
Garage P.M. TEL.044-977-4440
FAX.044-977-4441

〒216 神奈川県川崎市宮前区大蔵2-1-1
営業時間 12:00~21:00 年中無休 ※当社はスクータリアジャンと技術提携をしております。

二輪・四輪ホイール フレーム修正

補強 各種溶接

- ◆高速で異常な振れが出る人
 - ◆両手を離して真直走らない人
 - ◆自爆事故や高額修理でお悩みの人
 - ◆他社の修理見積りに不満な人
- etc.etc.....



有モトショップ裾ヶ谷

川崎市高津区下作延818

☎044 (865) 8933

営業時間/AM10:00~PM9:00

定休日/毎週日曜日・第3月曜日

カードクレジット取り扱っております。

今月の特選車



長距離
ツーリング用
キャリア



単品製作

注文受け承ります。

詳しくは、TELにて。

マニュアル何でもあります!

BMW・ドカティ・ジレラ・グッチ・ラベルダ
トライアンフ・逆輸入ホンダ・ヤマハ・スズキ

ACPでは、お客様にパーツ供給をするためにパーツリストを販売しております。また、下記リストに無いものはTELにてお気軽にお問い合わせください。貴重なオリジナル・マニュアルを多数用意してお待ちしております。

●パーツリスト何でもあります ¥4,000より

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996)
ホンダ、(US仕様は¥5,000) 例 VFR750F、CBX1000、CB900F、CB1100F ¥5,000
CB1100R/CBX1000、CB1100F、CBR900RR/NS400R(ヨーロッパ) ¥8,400/8,700/5,000
ヤマハ/YZF750、RZ250、RZV500、GTS1000、FZR1000(ヨーロッパ) ¥5,000~5,700
スズキRG500ガンマ、RGV250(ヨーロッパ) ¥5,000~5,200
モトグッチ ルマン、デイトナ、ジレラ サトゥルノ ¥5,000~5,200

●サービスマニュアル何でもあります ¥4,500~13,800

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996)
ホンダ、(US仕様は¥9,800) 例 VFR750F、CBX1000、CBR900RR ¥9,800
スズキRG500ガンマ、1100ガンマ、DR750、RE5(ヨーロッパ) ¥9,000~10,500

●今月のNEWサービスマニュアル各パーツリスト

スズキRS5、GSX600F、ホンダATC110、GL1100、RC30 ¥7,500~9,200
モトグッチ デイトナ、ルマンIII、ルマン1000、1100SPORT ¥10,500~11,500
キャバ・ミ、エレphant、フレッチャ、CB1100F サービスマニュアル 予約販売

●R1100RSで2馬力UP/高性能エンジンオイル・サーレン
DUCATIベベル系エンジンに超おすめ! ベベルのうなりが完全に消えます。1リッター¥3,000クラスのオイルより、1ランク上の性能とクオリティ。15W-50 ¥1,500 1リッター
オイル交換後、1,500km以内で最高速度を軒並みオーバーします。3速ギアで最高速度67km/hに達しました(スズキGAG 4速)。5W-30 4リッター ¥7,500
耐オーバーヒート性の高さは、140km/h走行で油温92℃(DUCATI 900SS)

AC POWERS
AIR-COOLED

〒240-01 神奈川県三浦郡葉山町長柄1461-378
TEL. 0468 (76) 3941 夜10時まで
FAX. 0468 (76) 3942 24時間受付



NIP BROTHERS

お役に立たせて頂いてます! グラフィックセット

カワサキ旧車のレストアの際、外装のグラフィックが手に入らず新品の外装、もしくは塗装で高額な出費をされる方、もしくはショップの方に助けて。貼った上クリア塗装OKです)

- ※純正タイプ
- Z1R用 ¥11,000 (転写タイプ)
- Z1000R1用 ¥5,000 (1mライン×3)
- Z1000R1 (GRN) 用 ¥12,000
- 1mライン×2×サイド、テール 6点セット)
- Z1A-Z2A用 ¥9,000 (転写タイプ6点セット)
- Z1B-Z2B用 ¥9,000 (転写タイプ6点セット)
- GPZ1100A-1 (RED) 用 ¥12,000 (10点セット)
- KZ1300A-1用 ¥10,000 (転写タイプ+ライン)
- KZ1000K-II、Z750FX-1用 ¥10,000 (転写タイプ+ライン)
- Z750S (FXD)、Z750S、Z750S (RED-WHT) 用 ¥10,000 (転写タイプ)
- Z400FXE-3S 用 ¥4,000 (1mライン×2)
- Z400GP (GRN) 用 ¥12,000 (7点セット)
- Z400GP (BLK-RED) 用 ¥11,000 (6点セット)
- ※カスタムペイント対応
- GPZ1100F (レイニー) 用 ¥13,000 (10点セット)
- GPZ400F (レイニー) 用 ¥13,000 (10点セット)
- ZR400 (ローソ) 用 ¥4,000~¥5,000 (A〜Fまで6タイプ)
- ゼファー400 (Z1B-Z2B) 用 ¥9,000

◆当社のステッカーキットは……

ラインタイプ、転写タイプなど簡単に貼りに作っております。詳しくは、お電話でお問い合わせください。貼、お客様の金銭的負担を軽減するため、型抜きをしないおもてします。ハサミ、カッター等で数分間で出来作業ですのでご了承ください。

※ご注文の際は電話で在庫を確認してください!

福島県を中心にカスタムフリークを応援する強い味方!!

福島県いわき市巾着谷字刈置8番地の5

株ビップブラザーズ

TEL. (0246) 74-727(代) FAX 34-2174

常盤高速で都心から2時間!!



BIKERS STATION 1996-12 143

AUTO JUMBLE

●データの読み方は……

- ①車名 ②年式 ③塗色 ④走行距離 ⑤車検/保費 ⑥セールスポイント (ドレスアップ、改造、オプションなど) ⑦程度 ⑧価格 が表示されています。
 ⑨の程度は次の4段階に分かれています。
 ●EC=Excellent Condition…文句なしの極上車。あるいは新同様。
 ●GC=Good Condition…ひとえず整備不要、程度良好の完全実動車。
 ●AC=Average Condition…ごく普通の中古車。多少の手入れが必要。
 ●NW=Needs Work…整備、修理が必要。レストアの素材としても最適。
 なお、⑧の価格については、各ショップによって含まれる費用が異なっている場合がありますので、直接お問い合わせください。

村山モータース

03-3378-0181

東京都渋谷区笹塚2-7-8

〒151

- ①マテレスG50カスラム
 ②1995年 ③緑
 ④1200km ⑤後1997年7月
 ⑥村山カスラム仕様
 ⑦EC ⑧100万円

- ①BMW R100RS
 ②1989年 ③白/ル白
 ④16622km ⑤後1997年7月
 ⑥1/2ニアケース付
 ⑦GC ⑧65万円

福田モーター商会

03-3468-6641

東京都渋谷区笹塚1-30-16

〒151

- ①モトグッツィV100カリフォルニア
 ②1996年 ③白/灰
 ④1680km ⑤後1998年5月
 ⑥スクリーン サイドバッグ
 ⑦EC ⑧98万円

- ①BMW K100F/L-ABS
 ②1990年 ③赤
 ④2590km ⑤後1997年7月
 ⑥新同 希少車 Gヒーター
 ⑦EC ⑧70万円

- ①BMW K1-ABS
 ②1990年 ③青
 ④3320km ⑤後1998年7月
 ⑥ノーマル
 ⑦GC ⑧97万円

- ①BMW K100RS-ABS
 ②1996年 ③青
 ④3220km ⑤後1997年12月
 ⑥新同 サイドバッグ
 ⑦EC ⑧97万円

- ①BMW K1100RS
 ②1994年 ③青
 ④7410km ⑤後2年付
 ⑥バック ABS
 ⑦EC ⑧145万円

- ①BMW K1100RS
 ②1994年 ③黒
 ④2400km ⑤後2年付
 ⑥バック Sシート ABS
 ⑦EC ⑧130万円

- ①BMW R100GS/パナダ
 ②1990年 ③赤/白
 ④18670km ⑤後2年付
 ⑥バッグ タイヤ新品
 ⑦EC ⑧98万円

- ①BMW R100ミスティック
 ②1995年 ③赤
 ④2700km ⑤後1997年4月
 ⑥ENガード スター バッグ
 ⑦EC ⑧95万円

- ①BMW R100RS
 ②1987年 ③白
 ④32780km ⑤後2年付
 ⑥バッグ
 ⑦GC ⑧80万円

- ①BMW R100RS
 ②1992年 ③青/銀
 ④22600km ⑤後1998年2月
 ⑥EC
 ⑦GC ⑧88万円

- ①BMW R1100RSフルカウル
 ②1998年 ③青
 ④4500km ⑤後1998年2月
 ⑥バッグ ガード ABS
 ⑦EC ⑧145万円

- ①BMW F650
 ②1995年 ③赤
 ④14000km ⑤後2年付
 ⑥ノーマル
 ⑦GC ⑧45万円

AAA

0489-97-6638

埼玉県八潮市古新田273

〒340

- ①ヤマハSR400 USカフエ
 ②1997年 ③カスタムカラー
 ④——— ⑤後2年付
 ⑥510ccフルチューン テクマグ
 ⑦EC ⑧120万円

- ①ヤマハSRX6
 ②1990年 ③カスタムカラー
 ④6000km ⑤後2年付
 ⑥821cc テクマグ他
 ⑦EC ⑧100万円

- ①ビモータYB7
 ②1989年 ③カスタムカラー
 ④7000km ⑤後2年付
 ⑥エキシット仕様
 ⑦GC ⑧68万円

- ①スポンソンドMRLレーサー
 ②——— ③白
 ④——— ⑤後2年付
 ⑥821ccフルチューン MS-仕様
 ⑦——— ⑧150万円

- ①スポンソンドM1R
 ②1995年 ③カスタムカラー
 ④0km ⑤後2年付
 ⑥新車
 ⑦——— ⑧200万円より

グッツィスポルトジグザグ

045-543-2991

神奈川県横浜市都筑区神町4-1-5

〒224

- ①モトグッツィV40タルガ
 ②1994年 ③赤
 ④25000km ⑤後1998年4月
 ⑥ノーマル
 ⑦GC ⑧43万円

- ①モトグッツィ ルマン1000
 ②1990年 ③赤/黒
 ④23000km ⑤後2年付
 ⑥K&N ダイナ トランジスタ他
 ⑦GC ⑧75万円

- ①モトグッツィ ルマン1
 ②1978年 ③赤
 ④33000km ⑤後2年付
 ⑥完全ノーマル車
 ⑦EC ⑧180万円

- ①モトグッツィ テイトナ1000
 ②1992年 ③赤
 ④18000km ⑤後1997年3月
 ⑥ノーマル
 ⑦EC ⑧130万円

- ①モトグッツィ1000S
 ②1991年 ③———
 ④25000km ⑤後1997年9月
 ⑥4Pキャリリアー Rオーリンズ
 ⑦GC ⑧68万円

バイクハウスフラット杉並

03-3384-9471

東京都杉並区清水1-15-12

〒167

- ①BMW K1-ABS
 ②1990年 ③赤
 ④3508km ⑤後1998年8月
 ⑥新同 キスなし 極上
 ⑦EC ⑧130万円

オレンジブルバード

03-3705-1031

東京都世田谷区尾山台2-25-20

〒158

- ①ヤマハR1-Z
 ②1995年 ③白/赤
 ④1515km ⑤後1997年4月
 ⑥TZ仕様 スポーク
 ⑦EC ⑧78万円

- ①ヤマハSR400
 ②1992年 ③青
 ④8098km ⑤後付
 ⑥ノーマル
 ⑦GC ⑧34万円

- ①ヤマハSR500
 ②1993年 ③黒
 ④1567km ⑤後1997年3月
 ⑥ノーマル ワンオーナー
 ⑦EC ⑧38万円

- ①ヤマハSR400
 ②1995年 ③青
 ④7400km ⑤後1997年3月
 ⑥ノーマル ワンオーナー
 ⑦GC ⑧38万円

ハヤシカスタム

03-3756-2160

東京都大田区下丸子2-1-101

〒148

- ①BMW R100RS
 ②1992年 ③銀
 ④17242km ⑤後2年付
 ⑥クラウザーサイドバッグ
 ⑦GC ⑧65万円程度

- ①ホンダCD50カスラム
 ②1996年 ③黒
 ④550km ⑤後1998年5月
 ⑦75cc シート
 ⑦EC ⑧24万円

- ①ヤマハXT600Zテネレ
 ②1987年 ③青
 ④18036km ⑤後2年付
 ⑥希少車
 ⑦AC ⑧25万円程度

- ①スズキ ボルテューカスラム
 ②1995年 ③黒他相談
 ④0km ⑤———
 ⑥シート ハンドル ステップ他
 ⑦EC ⑧39万4000円

- ①ヤマハSR400
 ②1993年 ③黒/銀
 ④——— ⑤後1997年5月
 ⑥サイドカバー
 ⑦GC ⑧28万円

- ①ニコパッカーFZR1000
 ②1993年 ③青
 ④7000km ⑤———
 ⑥世界で1台のスーパーネイキッド
 ⑦EC ⑧200万円

PARTS

- ボルテューカスラムパーツ シングルシート 3万8000円 ハンドルキット 3万円 ステップキット 3万8000円

PARTS

- TRX650用4320ローター&スプレッド40mmピッチボットキャリパー 対応サポートセット 8万円

PARTS

- TRX650リアブレーキサポートキット フレンボット用 3万円
 ■CB1000SF用ヨシムラスリップオンカーボンマフラー 3万円

PARTS

- ノーマルディスク用フレンボットキャリパーサポートセット カタナ750/1100 パンティット400用 各5万円

PARTS

- Vマックス用ノーマル4300ディスク用キコボットキャリパーサポートセット 5万円

PARTS

- ミクニ2サイクル用ニューTM36キャブ 新品 2個あり 1万円

ストラーダ

048-715-8726

埼玉県上尾市南8-17

〒362

- ①ドゥカティ888SP4
 ②1992年 ③赤
 ④7000km ⑤———
 ⑦EC ⑧200万円

●ドゥカティM900
①1995年 ②赤
③2150km ④壊1997年5月
⑤
⑥EC ⑦100万円

スクードロン
03-3702-5530
東京都世田谷区中野4-20-8
〒158
▼

●H-D XLH883
①25 ②黒
③511km ④
⑤フワラー 他ノーマル
⑥GC ⑦58万円

①カワサキH1-500
②1989年 ③灰
④OH後0km ⑤
⑥フルレストア車
⑦GC ⑧200万円

●ヤマハSRX ES-1レーサー
① ②銀/黄
③ ④
⑤武彦優勝マシン
⑥GC ⑦60万円

●カジミTMITOローソンのレプリカ
①1994年 ②赤
③1215km ④
⑤
⑥EC ⑦45万円

●ドゥカティ スクランプラー
① ②
③ ④
⑤フルノーマル
⑥GC ⑦68万円

●ドゥカティ400F3
①1986年 ②白/赤
③13900km ④
⑤GC ⑦38万円

①ホンダCB400F
②1976年 ③赤
④ ⑤
⑥フルノーマル 美車
⑦GC ⑧69万8000円

PARTS
■TRX-XJ1200用タンクコー
ティング済新品フロントフォークイ
ンナーチューブセット 5万円

●ヴェスパ1PX200E
①1993年 ②青
③ ④
⑤
⑥EC ⑦30万円

●ドゥカティ900MHR
①1984年 ②赤
③ ④
⑤チェリアーニ プレンボ4ポット
⑥EC ⑦145万円

●シズラ350サトルノ
①1988年 ②赤
③8870km ④壊1997年3月
⑤ノーマル
⑥AC ⑦42万円

モリヤマエンジニアリング
045-821-3403
神奈川県横浜市中区戸塚区平戸307-5
〒244
▼

PARTS
■SR400スーパーアプアップエンジン
50cc クランク新品 フルOH済 15万円

PARTS
■ホワイトパワー月ショック 900
55用 新品 8万5000円 ■オー
リンズ月ショック 916用 新品 8
万円

モトエールン
0473-64-1517
千葉県松戸市新作3-1172-1
〒271
▼

①ドゥカティ450デスモ改
① ②
③ ④
⑤フルレストア 改多数 蜂登録
⑥EC ⑦79万円

クラスフォーエンジニアリング
044-989-4740
神奈川県川崎市麻生区向山149
〒215
▼

①カワサキGPZ1100 B2
② ③ライムグリーン
④ ⑤
⑥ローソンのレプリカ
⑦EC ⑧68万円

ケインズ
042-841-0836
福岡県福岡市東区福岡2-41-3
〒812
▼

モトジャンキー
086-244-1373
岡山県岡山市西之町16-113
〒700
▼

●ドゥカティ900SS
①1983年 ②銀
③2000km ④
⑤ノーマル
⑥EC ⑦135万円

●ドゥカティ マッハI
①1982年 ②赤/銀
③ ④
⑤フルレストア
⑥EC ⑦118万円

●カワサキKZ100J
①1981年 ②黒
③1987年 ④壊1998年9月
⑤カカー クラスフォーカウル付
⑥GC ⑦38万円

①ヤマハSR400
②1992年 ③黒/銀
④11692km ⑤
⑥ノーマル
⑦GC ⑧29万8000円

①スズキGS750
②1977年 ③赤
④10860km ⑤
⑥ヨシムラピストン CR33他
⑦AC ⑧45万円

●ドゥカティ ラグナセカ
①1989年 ②赤/銀
③2000km ④壊2年付
⑤ノーマル
⑥EC ⑦105万円

●ドゥカティ250ヴェント
① ②黒
③15000km ④
⑤NW ⑦20万円

●カワサキKZ1000MkII
①1979年 ②黒
③ ④
⑤US限定カラー
⑥AC ⑦69万8000円

①ホンダCB750FZ
②1983年 ③黒
④38000km ⑤
⑥ノーマル
⑦AC ⑧10万円

PARTS
■ZZ-R1100Cホールセット
XJ1200Cホールセット 各5万
5000円 ■ゼファ750用FCR35
キャッチタンク付 9万8000円

●ドゥカティ900SS
①1992年 ②赤
③2000km ④壊2年付
⑤ノーマル
⑥EC ⑦88万円

●ビモータ スーパーモノ
① ②
③ ④
⑤新古車
⑥EC ⑦100万円

K'sファクトリー
0562-49-1161
愛知県大府市最良町法林坊91-1
〒474
▼

①ホンダCB750FB
②1983年 ③赤
④28000km ⑤
⑥ノーマル
⑦NW ⑧7万5000円

PARTS
■GSX-R750用FCR39 オイル
キャッチタンク付 10万8000円
同用USヨシムラトップブリッジ
1万5000円

●ドゥカティ900SS
①1994年 ②赤
③2100km ④壊2年付
⑤ノーマル
⑥EC ⑦105万円

●MVAGスタ125GTL
① ②
③ ④
⑤フルレストア
⑥EC ⑦69万円

●カワサキ750SS
①1973年 ②金
③OH後0km ④
⑤フルレストア済 美車
⑥EC ⑦188万円

PARTS
■90GSX-R1100前立フォーク
左 新品 3万円

●アパリア250RS
①1986年 ②黒
③2000km ④
⑤ノーマル
⑥EC ⑦60万円

●ヤマハT250
① ②
③ ④
⑤スペアパーツ付
⑦AC ⑧25万円

●カワサキ750SS
①1972年 ②金
③OH後3000km ④
⑤フルレストア済 美車
⑥EC ⑦135万円

モトギヤラークラフト
0427-45-9233
神奈川県相模原市東林間4-44-11
〒228
▼

●ドゥカティ851
①1983年 ②赤
③9800km ④
⑤ノーマル
⑥EC ⑦110万円

PARTS
■ドカ スーパーモノフルカウル
3ピース 9万8000円 同タイプイン
レナター 各車スリッポン チタ
ン8ステンレス製 6万5000円

●カワサキZ1
①1974年 ②火の玉カラー
③ ④
⑤足まわりゼファ750他
⑥GC ⑦98万円

①ヤマハSRスクランプラー
②1986年 ③黄
④10000km ⑤壊2年付
⑥プレンプボディスク フルカスタム
⑦GC ⑧62万円

バイツ
0886-26-3665
徳島県徳島市南末広町2-41
〒770
▼

●ドゥカティ400SS
①1993年 ②赤
③2200km ④壊2年付
⑤ノーマル
⑥EC ⑦85万円

ワールドモトランド
0272-43-7212
群馬県前橋市三河町2-2-23
〒371
▼

●カワサキKZ1000
①1978年 ②紺
③ ④モリキマクラー
⑥GC ⑦88万円

①スズキ グース250
②1994年 ③銀
④13000km ⑤
⑥450cc USD他フルカスタム
⑦GC ⑧55万円

①ヤマハSR 2VSレーサー
① ②
③ ④
⑤武彦・T機務マシン
⑦GC ⑧90万円

①ホンダGS250クラブマン
②1991年 ③灰
④17500km ⑤保付
⑥ノーマル
⑦AC ⑧12万円

PARTS
■ドゥカティ400F3用側立フォーク
15万円

●ビモータV86
①1986年 ②白/赤
③ ④壊2年付
⑤ノーマル
⑦GC ⑧90万円

●カワサキ750SS
①1972年 ②青
③25000km ④
⑤レスターキアスト付
⑥GC ⑦79万円

①ヤマハSR 2VSレーサー
① ②
③ ④
⑤武彦・T機務マシン
⑦GC ⑧90万円

①ホンダGS250クラブマン
②1991年 ③灰
④17500km ⑤保付
⑥ノーマル
⑦AC ⑧12万円

①ヤマハVHT-1

②1999年 ③青
④EC ⑤〇
⑥レストア用 90cc
⑦NW ⑧5万円

PARTS

■SR用3インチスパーラップ
EX付 3万円 ■ZX10用オーリン
スリアシックス 4万円 同用ツキ
ギザックスステップ 1万8000円

PARTS

■SR用オリジナルタンク&
ソロシート ペイント済 8万円

スクーデリアジャパン

044-976-4462
神奈川県川崎市宮内区大倉2-1-1
〒216

①ビモータ DB1SR

②1987年 ③〇
④6000km ⑤
⑥ファンタムII/Aアシックス
⑦EC ⑧170万円

PARTS

■セーガルCBR900Rモノスイ
ングアームキット 92-97モデル
まで対応 マグネシウム製 詳細は
電話にて 69万8000円

バイクパーツ
8000円



PARTS

■ブレンボ417フロントラジアルマ
スター 新品 在庫3セットのみ
6万3000円

マークアイランドレーティング

054-287-6680
静岡県静岡市市中島27-3
〒422

PARTS

■DL77用中古パーツ 書付フレ
ーム 9万5000円 チェーンケース 1
万8000円 マフラー 4万5000円
フォークAssy 4万5000円

PARTS

■CB72用中古パーツ 書付フレ
ーム 9万5000円 タンク 4万5000円
シート 3万5000円 フエッダー
3万3000円

PARTS

■CB400F パーツ 中古タコメ
ーター 2万円 新品 3万円 新品ス
ピードメーター 3万円 中古タン
ク 1万円より

PARTS

■CB92ブレーキ/クラッチワイ
ア 各1万円 ■CB180新品右キャブ 2
万9000円 同エレメント 5800円

PARTS

■新品パーツ C100/CS30メ
キフフェンダー 各2万円 CB
71/77ケンカメーター 5万円 同
ニュートラルスイッチ 1万円

PARTS

■NR750用130馬力カーブパ
ワーキット 85万円 ローソク 説明書
書無料にて郵送します

ホットアンブケール

0386-76-1124
愛知県一宮市丹陽町法寺字西大130-1
〒481

①ホンダ CB-1

②〇 ③〇
④〇 ⑤〇
⑥黒 NKU等に
⑦NW ⑧5万円

①ホンダ プロス650

②〇 ③〇
④〇 ⑤〇
⑥ツインレース等に
⑦NW ⑧8万円

①スズキGSX750スカナ

②1985年 ③〇
④224km ⑤
⑥ZX1R倒立・前後ホイール他
⑦GC ⑧8万円

①ヤマハXR250

②1981年 ③白/赤
④2000km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧EC ⑨29万8000円

モトショップワイリー

0385-97-7765
宮城県宮崎市南花巻263-3
〒980

①ビモータYB-5

②〇 ③〇
④〇 ⑤〇
⑥新車 ティアラ一車
⑦EC ⑧180万円

①トライトン650レーサー

②〇 ③〇
④〇 ⑤〇
⑥5速別リ ベルト クラッチ付
⑦〇 ⑧120万円

PARTS

■XTZ680新品エンジン キャリ
ロ SOHC680cc 二カシルメッキ
ALシリンダー クロス メガサイ
クル バトリックヘッド付 82万円

モンスター

0402-23-8512
神奈川県厚木市元町9-28
〒243

①スズキGSX-R1100

②1991年 ③紫
④8000km ⑤
⑥アイセー マーベリック他改多数
⑦EC ⑧150万円

PARTS

■GSX-R750・1100用冷用マルケ
ジーニ3本スポーク 3.50×17 5.
50×17 26万8000円

PARTS

■ニンジャ用インテリ3段オイルク
ーラーキット 3万5000円 ビック
ラジエター用アールスホースキット
1万4000円

PARTS

■ニンジャ用アンダーフレームキッ
ト タイプI 5万5000円 タイプ
II 3万8000円 各1セットのみ サ
ブフレーム 2万5000円

PARTS

■ニンジャ用7用17インチラリアシ
ールド 17万円 4.50×17
18万円 同A前後ホイール ティ
スク タイア ハブ付 4万円

PARTS

■GPZ1100オールステンカーボン
マフラー 17万円 ■900GS/モ
ンスター用カーボンスリップオン
15万円

OTHERS

■WPリミテッドバージョンリアシ
ックス予約受付中 ニンジャ用 14
万4000円 GSF1200用 14万6000
円

OTHERS

■フロントフォークチタンコート
1台分6万円より ゴールド等もOK
■GPZ1000RAXエンジン探してい
ます

金城

0481-55-2780
埼玉県三芳町アケ崎2181
〒341

①ビモータBB1

②1995年 ③赤/銀
④870km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧EC ⑨97万円

①ビモータ テージ400

②1996年 ③赤/白
④770km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧EC ⑨148万円

①ビモータYB-10

②1993年 ③赤/銀
④2200km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧EC ⑨133万円

①BMW K100RS

②1989年 ③黒
④29400km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧GC ⑨45万円

①サフロン

②1992年 ③銀/緑
④9500km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧EC ⑨172万円

①トライアンフ スピードトリプル

②1996年 ③黒
④130km ⑤
⑥1998年10月
⑦試乗車
⑧EC ⑨110万円

①トライアンフ テイトナ900

②1994年 ③黒
④5300km ⑤
⑥後2年付
⑦8600cc カーボンパーツ他
⑧EC ⑨82万円

①ヤマハTRX850

②1995年 ③サフロン黄
④1570km ⑤
⑥後1997年3月
⑦カーボンサレンサー
⑧EC ⑨70万円

①カワサキZ750FXIII

②1993年 ③銀
④28300km ⑤
⑥〇 ⑦〇
⑧AC ⑨28万円

スピードワード

03-3271-5770
東京都中央区日本橋2-1-19
〒103

PARTS

■所製品 AP4484軽量タイプ2ピ
ニ4484ピニキャリパー 40mmピ
ニ バッド別 6万5500円 専用パ
ッド 予価5000円

PARTS

■AP4226軽量タイプ2ピニ2ピ
ニキャリパー リア専用 64mmピ
ニ バッド別 3万9000円 専用パ
ッド 予価5000円

PARTS

■RC30専用ダイマク中空ホロタイ
プ 3.50×17 5.50×17 ゴールド
28万8000円

PARTS

■RC30用マルケジーニ5本スポ
ーク 3.50×17 5.50×17 ノーマル
フレックス仕様 車高調整 前ス
プリング付 31万円

PARTS

■RC30用H用C32レーシングマ
フラー オールチタン 36万円
同用ドライカーボンフロントフェ
ンダー チタンボルト付 4万6500円

PARTS

■RC30用ドライカーボンリアマ
スターガード チタンボルト付 2
万5000円 同用STDローター 限定
品 2万2000円 セットで4万8000円

PARTS

■RC30用FCCクラッチプレート
セット 1万8000円 ■Z2タイプ
ドライカーボンショールター 限定
品 2万2000円 セットで4万8000円

PARTS

■アールズオイルクーラーサーモ
スタット 8番フィッティング付 1万
6000円 ■アルミスロットル 1万
500円 ハイスロは1万8000円

PARTS

■各車リアスプロケットオーダー製
作受付中 1万1200円-1万9500円

PARTS

■AP4ボットキャリパー左右右ボ
ルトオンサポートセット 15万円よ
り ■ブレンボ4Pキャリパー対応
新鉄専用カーボンパッド 6800円

PARTS

■GPZ1000RAX用ワイセコ1099キ
ット 4万円 ■ニンジャ用ロック
ハートスクリーン 7000円 オー
リンSSダンパー 中古 2万円

ACパーツ

0458-76-3541
神奈川県三浦郡葉山町長柄1461-378
〒240-01

OTHERS

■BMW日本語サービスマニ
ュアル 1万1万3000円
■BMW K100RS用パーツリス
ト 予約受付中

OTHERS

■シエラ サトルルノ用サービスマ
ニュアル 1万1500円 パーツリス
ト 5100円 モトグッツィー ルマ
ン/デイトナ用予約受付中

グリースモンキー

045-366-5551
神奈川県横浜市長谷区久阿高3-23-3
〒246

①トライアンフ サンダーバード

②1995年 ③黒
④〇 ⑤
⑥1998年8月
⑦登録済新古車 保証付
⑧EC ⑨120万円

①カジバ キャニオン

②1995年 ③緑メタ
④〇 ⑤
⑥新車
⑦EC ⑧95万円

①シエラ MITO EV

②1995年 ③赤
④851km ⑤
⑥1998年1月
⑦フアンター
⑧EC ⑨64万円

①ドゥカティ851SP2 880cc

②1995年 ③赤
④9920km ⑤
⑥1998年11月
⑦ブレンボ変速マスター
⑧GC ⑨138万円

①ビモータDB1

②1987年 ③BOTTカラー
④10500km ⑤
⑥後2年付
⑦ビッグ/バルブエンジン
⑧GC ⑨185万円

①シエラ サトルルノI.O.M.

②1989年 ③赤
④15875km ⑤
⑥後2年付
⑦新鉄等含む
⑧EC ⑨65万円

PARTS
 ■エンジン 400SS'91 20万円
 400JF'89型 ベース540cc 6速 25万円 ■900SS'83書付フレーム 20万円 前後ホイール 黒 10万円

アウテンベンジャーノコサキ
 097-400-4777
 愛知県西春日井郡春日町落合長畑-1
 〒442

①ドッカティ450デモ
 ②1974年 ③黒
 ④フルオリジナル
 ⑤EC ⑥135万円

①ドッカティ450Mk II
 ②1974年 ③赤
 ④ENOH済 ペイント済
 ⑤EC ⑥115万円

①ドッカティ750SS
 ②1974年 ③青/銀
 ④フルオリジナル
 ⑤EC ⑥380万円

PARTS
 ■ドッカティシングル用外装パーツ
 デカル エキパイ マフラーの他
 キャブ メーター ケーブル ライト
 等取り扱い中

OTHERS
 ■洋書 ドッカティバイヤーズガイド
 3800円 ドッカティシングル
 8400円 アラドロー 5200円 MV
 アグスタ 9800円

OTHERS
 ■同ドッカティシングル/ツイン
 ストーション 各7000円 ■ドッ
 カティシングル・ツイン買い取り中

モトビルツジブラ
 078-943-0119
 兵庫県加古郡播磨町野添東1-114
 〒675-01

①ホンダST70K1 4
 ②1972年 ③白
 ④1813km ⑤
 ⑥タンク シート マフラー他新品
 ⑦GC ⑧16万円

①ホンダCS90K1
 ②1989年 ③青
 ④レストア後0km ⑤
 ⑥フルレストア 80%新品部品使用
 ⑦EC ⑧39万円

①ホンダCB250EX
 ②1970年 ③黒/白
 ④4300km ⑤
 ⑥新品部品多数使用
 ⑦GC ⑧38万円

①ヤマハ/ISRX6
 ②1991年 ③マールーン
 ④20040km ⑤後1997年3月
 ⑥ノーマル 美車
 ⑦GC ⑧32万8000円

①ホンダSL250S
 ②1972年 ③銀
 ④
 ⑤欠品少ない車 書なし
 ⑥NW ⑦7万円

PARTS
 ■新品パーツ CL250/350K3青
 タンク サイドカバー ライトケー
 ス フォークカバーセット 8万
 5000円

PARTS
 ■CL250/350K0エグリップラ
 パーセット 8000円 ハンドルパイ
 プ 1万2000円 K3シート 3万円
 リアブレーキペダル 1万1000円

PARTS
 ■CB250/350K2タンク 金 4万
 5000円 CB250K0-3左キャブ 2
 万7000円 CB250初期右マフラー
 ディフューザー付 3万円

PARTS
 ■CB250/350ステップバー 各
 9800円 ■SL350K0左キャブ 2
 万7000円 ■SL250Sワイアーネ
 ス 2万2000円 1Gコイル 1万円

PARTS
 ■SL250Sシリコンレクチファイ
 ア 1万5000円 リアファンダー 1
 万9800円 リアホイールリム 2万
 8000円

PARTS
 ■ST70Z-ECキャブ 2万8000円
 ワイアーネ 8500円 ■MT
 125/250コンベクションスイッ
 チキット 1万2000円

PARTS
 ■CS/CB300輸出用フロントフ
 ンダー 1万2000円 ■CB/SL
 90初期ワイアーネス 各6500円

ラムエンタープライズ
 03-3608-9355
 東京都中央区日本橋振留町2-3-3-904
 〒103

①スズキGSX-R750
 ②1985年 ③赤/黒
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 新車 青/白もあり
 ⑦EC ⑧69万8000円

①スズキGSX-R400
 ②1989年 ③青/白
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 III型 新車
 ⑦EC ⑧48万8000円

①スズキRG250R
 ②1987年 ③フォルタクルフ
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 IV型 新車
 ⑦EC ⑧46万8000円

①スズキRG250R
 ②1985年 ③青/白
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 III型 新車
 ⑦EC ⑧44万8000円

①スズキRGV250R
 ②1988年 ③青/白
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 初期型 新車
 ⑦EC ⑧45万8000円

①スズキGF250SS
 ②1986年 ③銀/白
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 初期型 新車
 ⑦EC ⑧46万8000円

①スズキGF250S
 ②1986年 ③黒/赤
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 II型 新車
 ⑦EC ⑧44万8000円

①ヤマハ/VZR400R
 ②1986年 ③白
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 限定車 新車
 ⑦EC ⑧49万8000円

①カワサキGPZ250R
 ②1985年 ③黒
 ④0km ⑤
 ⑥完成検査切 初期型 新車
 ⑦EC ⑧39万9000円

①モベット
 ②1990年 ③7色あり
 ④0km ⑤
 ⑥500cc限付 ベダル付
 ⑦EC ⑧3万8000円

トレッセル
 0878-21-8473
 香川県高松市神岡町2-23-1
 〒760

①H-Dスポーツスター改
 ②1971年 ③フルオーダーで
 ④ ⑤新規
 ⑥ショベル リジッド スプリング
 ⑦GC ⑧110万円

①ホンダCB77
 ②1972年 ③
 ④0km ⑤後2年付
 ⑥新規格
 ⑦GC ⑧58万円

PARTS
 ■ドカ250レジャー ワイドケー
 ス OH済 フルカウル 左チェン
 吉任もってセットアップ 100万円
 ■アルマチックCR要修理車あり

エクステンション
 0462-88-8017
 神奈川県川崎市川崎区1-1-2
 〒212

①カワサキZ1000R1
 ②1982年 ③ライムグリーン
 ④7000マイル ⑤後1996年9月
 ⑥EN1105cc ポート研磨他
 ⑦EC ⑧152万円

①カワサキZ1000J1改
 ②1981年 ③キャンディ青
 ④ ⑤
 ⑥EN1105cc ポート研磨他
 ⑦EC ⑧125万円

PARTS
 ■新製品 Z用Kタイプアップメ
 ガホン ステレス製 9万8000円
 ■K1メカホン用ステンレスEXバ
 イプ 6万5000円

PARTS
 ■RC30用ワイセコSTDボアハイ
 コンピストンセット 1セットの
 み 4万5000円 ■シンプソナルX6
 サイズ7 1/4 3万5000円

PARTS
 ■RC400/500用FRPアップ
 パーカウル 白ゲル 3万円 一体型ア
 ンダーカウル 白ゲル 2万8000円

PARTS
 ■同シングルシートカウル 白ゲル
 1万円 RGBタイピンシ
 ート 白ゲル 3万円 各在庫僅かです

ビップラザース
 0246-34-7227
 福島県いわき市平中谷町可賀83-3
 〒970

①カワサキZ1300
 ②1972年 ③緑メタ
 ④23000マイル ⑤後2年付
 ⑥GC ⑦79万円

①ヤマハ/ビラゴ1100
 ②1992年 ③ガンメタ
 ④6000マイル ⑤後1997年1月
 ⑥GC ⑧39万5000円

①ホンダ エルシノア125
 ②1973年 ③銀
 ④20000km ⑤
 ⑥ ⑦20万円

①モトグツツイ ルマンIII
 ②1982年 ③赤/黒
 ④50000km ⑤後2年付
 ⑥GT ミッションオイル
 ⑦GC ⑧70万円

①ホンダVF1000R
 ②1982年 ③赤/白/青
 ④25000km ⑤
 ⑥ ⑦39万5000円

①カワサキ エリミネーター750
 ②1982年 ③黒
 ④16000km ⑤後2年付
 ⑥AC ⑦41万円

①ホンダATC200X
 ②1982年 ③赤/白/青
 ④ ⑤
 ⑥三輪/バギー
 ⑦AC ⑧19万5000円

①ドッカティ350ヴェント
 ②1979年 ③黒
 ④4700km ⑤後1997年7月
 ⑥GC ⑧48万円

PARTS
 ■Vマックス用4インチインター
 ナスリップオン 5万円 ■CB
 1000SF用スパーパーツラップ4イン
 チスリップオン 1万5000円

PARTS
 ■ZX400用ビートナサートチ
 タンベシック 4万円 ■ZX400-11
 外装一式 Fファンダーはビートエ
 アロシャーク 10万円



ドレミコレクション
 086-456-4004
 岡山県倉敷市東江1-2-22
 〒712

①カワサキZ2
 ②1974年 ③火の玉カラー
 ④ ⑤後2年付
 ⑥レストア車 メーター新
 ⑦EC ⑧70万円

①カワサキZ1
 ②1972年 ③火の玉カラー
 ④2400マイル ⑤新規
 ⑥フルオリジナル
 ⑦EC ⑧168万円

①カワサキZ900
 ②1978年 ③玉虫青
 ④19000マイル ⑤新規
 ⑥マスターキャスト 手組マフラー
 ⑦GC ⑧

①カワサキZ1Rターボ
 ②1978年 ③黒/橙
 ④24428マイル ⑤新規
 ⑥ ⑦105万円

①ホンダCB900F
 ②1982年 ③スペンサー銀
 ④16420マイル ⑤新規
 ⑥GC ⑧59万円

①カワサキGPZ750ターボ
 ②1983年 ③黒/赤
 ④2016マイル ⑤新規
 ⑥ ⑦58万円

①スズキGS1000S
 ②1977年 ③白/青
 ④ ⑤新規
 ⑥アルミスイングアーム ハンス
 ⑦GC ⑧78万円

①ホンダCB72
 ②1964年 ③黒/メッキ
 ④ ⑤新規
 ⑥セミレストア車
 ⑦GC ⑧59万円

①カワサキ750SS
 ②1979年 ③黒
 ④ ⑤新規
 ⑥セミレストア車 OH済
 ⑦GC ⑧63万円

①カワサキZ1000
②1987年 ③黒
④1700マイル ⑤新規
⑥ヘッドOH済
⑦C ⑧39万円

①カワサキZ1000Mk II
②1979年 ③黒
④OH後0km ⑤新規
⑥ヘッドOH済 タイヤ新品
⑦C ⑧73万円

①カワサキZ1000R2
②1983年 ③ライムグリーン
④1 ⑤新規
⑥外装ペイント済 カーカラー新品
⑦C ⑧98万円

カウススペース
03-3489-3428
東京都世田谷区喜多見9-13-12
〒157
▼

①ホンダCA77
②1980年 ③白
④1 ⑤新規
⑥ノンレストア 極上
⑦C ⑧25万円

①ラビットS301
②1 ③白/青
④1 ⑤新規
⑥ノースタア 2台あり
⑦NW ⑧2万円

PARTS
■CB750FZ/FB付フルフレーム
各2万円 CB750FZ/GX400エ
ンジン 各2万円

PARTS
■ラビットS301トルコン部オイル
シールセット 1万8000円 フェ
エルコックセット 1万円

モトショップイモト
082-541-5491
広島県広島市南区国泰寺町1-10-18
〒730
▼

①ドゥカティ888ストラダー
②1994年 ③赤
④1500km ⑤1998年4月
⑥デルミUPサイレンサー他
⑦C ⑧148万円

①ドゥカティ900SS
②1978年 ③赤
④27257km ⑤新規
⑥ノーマル ヘッドOH済
⑦C ⑧140万円

①ドゥカティ900SS
②1990年 ③赤
④14287km ⑤1998年6月
⑥デルミサイレンサー ステップ他
⑦C ⑧45万円

①ドゥカティ906/1
②1989年 ③赤
④1 ⑤新規
⑥デルミサイレンサー他
⑦C ⑧58万円

①ドゥカティ900SS
②1982年 ③赤
④1800km ⑤1997年10月
⑥ステップ ディスク他
⑦C ⑧65万円

①ドゥカティ888SP4
②1992年 ③赤
④5648km ⑤1997年1月
⑥デルミUP ステップ
⑦C ⑧185万円

PARTS
■800MH内装一式 8万円 タン
ク 7万5000円 160MH外装一式
7万円 タンク 7万円 MH用2
intoマフラー 新品 9万8000円

PARTS
■800SS79 黒/金タンク 新品
13万8000円 銀タンク 中古 8万
円 ■F1ベルリックスイングア
ム 新品 9万8000円

エフェクト
03-3860-1130
東京都足立区保木間3-32-12
〒121
▼

①カワサキZ1
②1987年登録 ③ガンメタ/赤
④25000km ⑤1982年付
⑥OH後2000km 保証2年付
⑦C ⑧180万円

①ビューエル
②1981年 ③黒
④1 ⑤新規
⑥ミッションなし
⑦NW ⑧50万円

①H-D XLH1340
②1983年 ③ベージュ
④1 ⑤新規
⑥2年付
⑦AC ⑧155万円

OTHERS
■イワ製コンプレッサー 100V
仕様 年式不明 4万2000円

オートマジック
043-254-8198
千葉県千葉市美浜区東山町929-1
〒264
▼

①H-D HXスポーツスター
②1978年 ③赤
④1 ⑤新規
⑥1998年4月
⑦C ⑧86万円

①カワサキZ1改
②1 ③紺
④1 ⑤新規
⑥1997年1月
⑦FZR1000足まわり FCR他改多数
⑧ ⑧126万円

①ヤマハFZ750改
②1987年 ③赤
④1 ⑤公認2年付
⑥エンジン/足まわり2GH
⑦ ⑧30万円

①ヤマハFZ750改
②1987年 ③赤
④1 ⑤公認2年付
⑥エンジン/足まわり3GM
⑦ ⑧110万円

①スズキGSX750S
②1982年 ③赤
④1 ⑤公認2年付
⑥エンジン/足まわりGSX-R1100
⑦ ⑧88万円

①ヤマハFZ750
②1987年 ③赤/白/紺
④1 ⑤新規
⑥13029km ⑦C ⑧26万円

①ヤマハXJR1200
②1994年 ③ワイン
④1 ⑤新規
⑥1 ⑦C ⑧60万円

①ホンダCBX1000
②1980年 ③黒
④22568マイル ⑤1982年付
⑥国内新規
⑦ ⑧55万円

①ホンダCB900F
②1982年 ③スパンサー銀
④22238km ⑤1982年付
⑥ヨーロッパ仕様
⑦ ⑧60万円

①カワサキZ1R
②1 ③黒
④1 ⑤1982年付
⑥1987年登録
⑦ ⑧65万円

①カワサキZ750ストロボ
②1985年 ③赤
④1 ⑤18119km
⑥新規
⑦ ⑧88万円

①カワサキZ1000Mk II
②1979年 ③ワイン赤
④22959km ⑤新規
⑥ ⑦C ⑧50万円

ウレタン屋
0429-47-0280
埼玉県所沢市北野499-2
〒359
▼

①カワサキZ1R100 C2
②1981年 ③ワイン/銀
④22000km ⑤1996年11月
⑥スパンサーカラー
⑦C ⑧57万円

①ホンダCB750FB
②1981年 ③銀
④15000km ⑤新規
⑥スパンサーカラー
⑦C ⑧34万円

①ホンダCB750FB
②1981年 ③赤
④15000km ⑤新規
⑥ノーマル
⑦C ⑧26万円

①ホンダCB750FC
②1982年 ③黒/白
④17000km ⑤新規
⑥1 ⑦C ⑧37万円

①ホンダCB1100F
②1 ③赤/白
④17000マイル ⑤新規
⑥ノースタ付
⑦C ⑧83万円

①ホンダXL250S
②1 ③1 ④1
⑤新品取りノレストア用
⑥NW ⑦C ⑧2万円

①ホンダXL250S
②1 ③1 ④1
⑤3500km ⑥1
⑦エンジン好調
⑧C ⑨14万円

①ホンダ メックス
②1 ③メックス
④1 ⑤1
⑥部品取り車
⑦NW ⑧3万5000円

①ホンダMB5
②1 ③赤
④19000km ⑤1
⑥AC ⑦C ⑧9万円

①ホンダXLR/V
②1987年 ③白/黒
④12000km ⑤1
⑥1 ⑦C ⑧13万円

①カワサキKDX250SR
②1990年 ③ライムグリーン
④16000km ⑤1
⑥チャンパー
⑦C ⑧19万円

①カワサキKL250
②1 ③ライムグリーン
④10000km ⑤1
⑥2ストロップ 希少車
⑦C ⑧15万円

①ヤマハXZ400
②1 ③ガンメタ
④12000km ⑤1
⑥希少車 純正新塗装
⑦C ⑧15万円

PARTS
■CB750F スパンサーカラー塗装
済外装 10万円

アドバンテージ
06-412-6145
兵庫県尼崎市東通9-324
〒660
▼

OTHERS
■ZRX400新車 ローソンR1/R
2・Mk IIカラー仕様 68万円
ZRX-X同仕様 67万円

OTHERS
■ゼファー400新車 Z1火の玉・イ
エローホール ラッキースター タ
イガーカラー ローション仕様 各60
万円 400x同仕様は65万円

シースカンパニー
0784-65-8228
兵庫県三木市志染町四合510
〒673-05
▼

①カワサキKZ1000R
②1982年 ③ライムグリーン
④15000マイル ⑤1
⑥新規
⑦C ⑧149万円

①カワサキKZ1000R
②1983年 ③ライムグリーン
④18000マイル ⑤1
⑥新規
⑦C ⑧119万円

①カワサキKZ1000R
②1983年 ③ライムグリーン
④21000マイル ⑤1
⑥新規 1100は119万円もあり
⑦C ⑧115万円

①カワサキKZ1100R
②1984年 ③ライムグリーン
④17000マイル ⑤1988年5月
⑥新品 新規銀119万円もあり
⑦C ⑧125万円

①カワサキZ1
②1972年 ③火の玉カラー
④1 ⑤1
⑥最初期型
⑦C ⑧110万円

①カワサキH2
②1972年 ③青レインボー
④1 ⑤1
⑥オリジナル
⑦C ⑧65万円

PARTS
■KZ1000Z2新品タンク 6万5000
円 ローション純正タイプカウル
3万4000円 円純正サイドカー
テールカウルセット 3万5000円

PARTS
■ローソフコビー耐熱ステッ
カ 2500円 ■ローソフ1新品タ
ンク10個あり

カスノモーターサイクル
075-612-0225
京都府京都市伏見区下鳥羽町西面町95
〒612
▼

①マニ スーパー400
②1981年 ③1
④4400km ⑤1997年10月
⑥希少車
⑦C ⑧65万円

①ドゥカティ916ストラダー
②1994年 ③赤
④2500km ⑤1
⑥アエラステップ SILサイレンサー
⑦C ⑧184万円

M.I.M.

Moto Italia Mimasaka

イタリアの情熱
最新鋭機器設備の
テクニカルショッブ

前回の商品は
完売!!
好評につき
**OPENING
SALE**

第2弾

モト イタリア みまさか
TEL 0586-81-0151
FAX 0586-81-0152
〒491 愛知県一宮市浅野大西東43

OPEN

MV AGUSTA 912/DUCATI F750 IMOLA 展示中

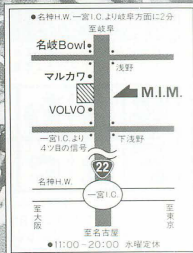
■ **DELORT** 40φ
DUCAPI 1セット ¥55,000
MOTO GUZZI 1セット ¥55,000

■ **バイクカバー** (カラー/レッド、イエロー)
DUCAPI ロゴ入 ¥4,500
※ GUZZI 用は完売しました。

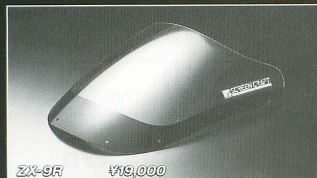
BIKE LIST

DUCAPI 916 BIPOST (即納) **DUCAPI SUPER MONO**
GUZZI 1100 SPORT (即納) **FBF フルチューン** ¥3,950,000
GUZZI LEMANS II ¥800,000 **DUCAPI 900SS**
GUZZI V50 MONZA ¥400,000 **FBF スペシャル** ¥2,200,000

○ダイナシジョンによる、パワー測定ができます。



満足をお届けしています



製品リスト

RVF750	(RC-45)	¥15,000
VFR750R	(RC-30)	¥14,500
CBR900RR	(92~)	¥16,000
ZZR1100	(91~)	¥18,000
GPZ900	(89~)	¥16,000
ZX-7RR	(96~)	NEW ¥18,000
ZX-9R	(94~)	¥19,000
ZXR750	(93~)	¥18,000
ZXR750	(89~92)	¥15,000
YZF750	(93~)	¥18,000
TRX850	(95~)	¥16,000
FZR1000	(91~)	¥18,000
FZR1000	(88~90)	¥16,000
FZR750R	(OW-01)	¥15,000
GSX-R750	(94~)	¥18,000
DUCAPI 851	(94~)	¥16,000
DUCAPI 888	(94~)	¥16,000
DUCAPI 900SS	(90~)	¥16,000

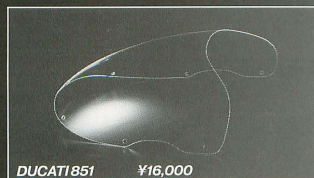
「コンペブルー」仕様 (全機種オプション設定) ¥500 UP
淡いコンペブルーを基調とした「コンペ・ブルー仕様」を
設定しました。まぶしさをやわらげると共に落ち着いた色調
がライダーの集中力をさらに高めます。

※その他の車種についてはお問い合わせ下さい。
※オーダーメイドの御相談も承っております。

通信販売:
お電話で在庫確認のうえ、上記価格に
消費税3%をプラスしてお申し込み下さい。
10,000円以上は送料サービスです。
(銀行振込を御利用の方は必ず
お電話で御注文をお知らせ下さい。)

銀行振込: 横浜信用金庫高田支店 普通136502
郵便振替: 00250-7-61219

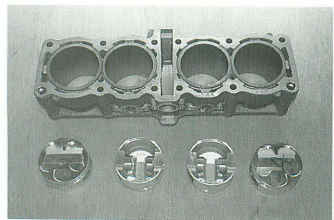
口座名: 「スクリーンクラフト」(共通)



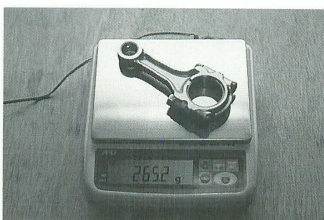
SCREEN CRAFT
PURE COMPETITIVE EQUIPMENT
〒224 横浜市都筑区東山田町309 TEL.045-591-7388 FAX.045-591-9340

エンジンの事 なら何でもお まかせ下さい

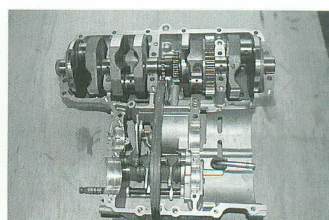
当社ではエンジンに関するあらゆる作業を行っています。その中でも一番人気はオーバーホールのついでにチューニング。ヘタったエンジンを甦らせ、なおかつパワーアップいたします。とにかくどのようなことでもお気軽にご相談下さい。またエンジンに限らず、足回り、ブレーキ回り、キャブレター、エキゾーストシステム等どのようなリクエストにもお答えできます。



ボアアップ等チューニングおまかせ下さい。あなたの希望に合わせピストン・クランクシャフト等からご相談させていただきます。



レース用エンジンの製作まで承ります。スーパーバイクレースを初めとするノウハウを十分に生かします。



ご希望によりクランク軽量化・バランス加工等、エンジンパーツ単体の加工もいたします。詳しくはお問い合わせ下さい。

Baby Face

〒584 大阪府富田林市錦織 640-2

Tel. 0721-24-8882

Fax. 0721-24-8898

定休日/毎週火曜日・営業時間 12:00~8:00PM

オーバーホール

- シングル ¥80,000~(パーツ別)
- ツイン ¥100,000~(パーツ別)
- マルチ ¥120,000~(パーツ別)

※上記の価格は全てフルオーバーホールです

サンドブラスト

- シリンダーヘッド ¥ 5,000~
- シリンダー ¥ 5,000~
- クランクケース ¥10,000~
- 各種カバー等、見積り致します

- 各種バフ掛け
- ヘッド加工
- クランク打替・芯出し・軽量・バランス
- シリンダーボーリング
- スポーク張り替え
- 各種ペイント
- 車検・保険・名変
- 各種ローン/取り扱い
- マフラー・単品制作
- ステップ・足まわりパーツ単品制作
- 他、何でも出来ます・お問い合わせ下さい。

(シャシダイナモを導入いたしました。パワーチェックはおまかせください。)

測定機器シリーズ

活栓付きビュレット50cc



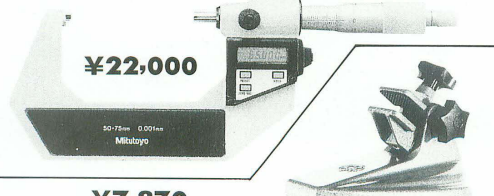
¥9,600

ミットヨデジタルノギスNo.CD15B



¥13,000

ミットヨデジタルマイクロメーターNo.MDC-75M(50mm~75mm)



¥22,000

¥7,870

ミットヨマイクロメータースタンドNo.MS-R(15~100用)

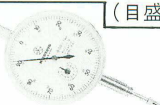
ミットヨシリンダーゲージNo.CG100A(50mm~100mm)



¥18,800

(ダイヤルゲージ別売り)

ミットヨダイヤルゲージNo.2046FB
(目盛1/100仕様+0~100測定範囲10mm)



¥4,470

0.01mmまでデジタル表示のノギス、片手でも楽に操作できる世界最軽量設計のマイクロメーターなど測定機器で有名なミットヨ製品です。上記の他にも用途に合わせて測定範囲のちがう商品もございますので当店まで御一報下さい。

通販御利用の方へ

郵便振替口座 01680-8-2107

取扱いメーカー

- ハゼット
- スタビレー
- PB
- ファコム
- ベータ
- チャンネルロック
- パーコー
- プロト
- クニベックス
- スナップオン
- KTC
- コーケン
- レムライン
- その他

(※上記の商品に消費税は含まれておりません。)

I・S工具

〒794 愛媛県今治市郷本町2丁目2-36

TEL (0898) 32-5882 FAX (0898) 32-9172

定休日/毎週日曜日・祭日▶営業時間/AM9:00~PM6:30



ハゼットカタログ95年版

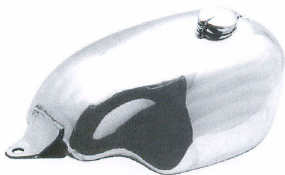
¥1,000(送料+税込)

SR専用パーツの一部お見せします。

一昨年より販売して参りましたSR専用アルミタンク、ゴールドスター、リタ、ビクトリアにシーラー、マックススタンプを新たにラインナップ。すべてアルミモンザキャップ付き、コックはノーマルをご使用下さい。専用シートもご用意しておりますのでお気軽に下記までお問い合わせください。また、アルミサイドカバーはお求めやすい新価格になりました。表示価格は消費税、送料込みです。下記まで現金書留にてお申し込み下さい。イギリスにて手作業による製作につき数ヶ月お待ち頂く場合も御座います。通信販売実績14年のテーマがお届けします。



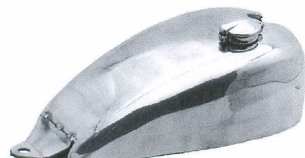
Lyta ¥69,800



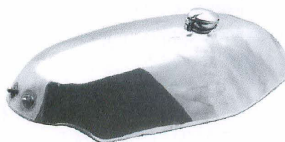
Goldstar ¥69,800



Manx ¥69,800



Victoria ¥69,800



Seeley ¥69,800



Side cover ¥18,000



ホワイトブロス製4インチスーパートラップエキゾーストシステム ¥33,000

t h e m e
Popular Correspondent

店頭販売はしておりませんので近県の方も必ず通信販売にてお求め下さい。ホワイトブロス社認定正規輸入代理店

テーマ 〒572 大阪府寝屋川市池田西町11-19 TEL.0720-28-6426 FAX.0720-28-6486

Two Brothers Racing

カリフォルニアサウンド上陸。



写真はCBR900RR用アルミオールサイレンサー¥45,000です。

その他カーボンラウンドサイレンサー¥61,000やステンレスEXパイプ付、等ご用意しております。

カリフォルニアの青い空と、乾いた空気を彷彿させるエキゾーストシステムが上陸。ツ・ブラザーズレーシング社との長年の信頼関係を経て日本で唯一、松本エンジニアリングが輸入/販売致します。当社が独自に制作依頼したCB400SF用のカーボン、アルミサイレンサーを始めBROS650、CBR600F、CBR900RR等のチューニングパーツからボディワークまで各種取り揃えております。

CB400SF アルミサイレンサー

ステンレスEXパイプ付。¥75,000

VFR400R アルミサイレンサー

クロームEXパイプ付。¥87,000

BROS 650 アルミサイレンサー

クロームEXパイプ付。¥70,000

CBR600F2/F3 アルミサイレンサー

ステンレスEXパイプ付。¥110,000

VFR750F アルミサイレンサー

(スリッポン) ¥44,000

AFRICA TWIN アルミサイレンサー

ステンレスEXパイプ付。¥93,000

CB1000 アルミサイレンサー

ステンレスEXパイプ付。¥110,000

CBR1000F アルミサイレンサー

ステンレスEXパイプ付。¥110,000

これらは一例です。各車種共、数タイプ

取り揃えております。



96年版カタログ

フルカラー、64ページ

お問い合わせ、カタログ請求は下記までご連絡下さい。

Two Brothers Racing社日本総輸入販売元

Matsumoto
Engineering

松本エンジニアリング 〒684-04 鳥根県隠岐郡海士町海士1458-4 TEL.08514-2-0479 FAX.08514-2-1490

無事なれ名人。

黄色の工場レーサー その2

細長い工場の奥の、背もたれのない低い椅子である。二二のご主人、折懸（現姓戸坂）六三氏は、少しも慌てず、騒がず、ゆっくりゆっくりかみしめるように話を続けていく。いや、その前に、この工場、オリカケ・スピードショップに客人が訪れたときには、ご主人がまずやることがある。

表の通りに面した低い蛇口のところへ行って、小さなヤカンに水をくみ、それを沸かし、注意深く温度を下げてお茶を入れ、その客人にすすめてくれるのだ。オリカケ・スピードショップでのそのいつときというものは、おだやかでゆったりとうねる海のごときのものであって、どこにも嵐のひそも気配はない。しかし、そのご主人、オリカケさんの口から語られるのは、勇猛果敢、我らの目から見れば一瞬体が凍りつくような、浅間のコースで火山灰を付けたてながら、伊藤史朗を追って走ったころの記憶なのである。

浅間のコースっていうのはね、砂利道っていうわね、なんていったらいいのかな、石炭がらとも違うんですよ。火山灰なんだから、なんたてザクザクでね。特にヘアピンのあたりっていうのは、山を崩して、土を積んで盛ったところですよ。どうしても、走ってるってんだんだんはじくわでわぢができちゃうんですよ。

しかも、火山灰のところは雨が降っても水を吸うだけだし、山を削ってその土を盛ったところは泥水がたまると、コースのところで路面が違っちゃってる。だからもうとっても普通には走れなもんじゃないですよ。逆に天気の日なんか、何台か前を走れると、もう全然前が見えないんです。ホコリでね。それに、路面の火山灰、あれ軽行っていったほうがいいのかもしれないですけどね、あれが飛んできて顔に当たるわけです。だから、タオルをこう四つにたたんで、それをマスクのようにして顔をふさいで走るわけです。それでも、そのタオルを取ったら、顔の中血だらけなっていうこともありましたね。

それは、伊藤史朗の乗るバルコのBMWを追いかけて走ったときですよ。1958年のレースの練習のときかな。史朗のあのBMのイボイボのタイヤが横になってコースの火山灰をおかいて走ってる後ろを、こっちもね、よーし負けるもんかと食いつくように追ってるわけですから。小石が飛んできて顔に当たるんですからね。ものすごく痛いんですよ。それで、あとでタオルを取ったら、血だらけになってました。

でも、最初にコースを走ったときは、そんな路面でもいいなあと思いました。だってそのころは、舗装道路なんていうのは街の中だけだったようなもんですからね。軽井沢に行くときだって、東京を出れば、あとはもう国道でもホコリがモウモウで、確々峠が少しはよかったのかな。その代わり、カーブがすくく狭かったんですよ。あそこはね、軽井沢の街の中は舗装になってたと思います。でもそれもグリーンホテルのときまで、そこから

先はもうダメです。砂利道でね。当時はじゃりんこ道っていうて、それが普通でしたよね、浅間だったら火山灰の道です。特に、コースに入っていくとこの道はすごかった。真っ直ぐに走っていけないんですからね。雨が降って水が流れたあとが溝になっちゃってますからね。とにかくコースにたどり着くまでが大変でした。

そういうところを走ってコースへ行くわけですから、浅間のレースコースも最初はいいなと思いましたが、いろんなメーカーがパンパン走るから、それにつれてだんだん荒れてきて、コース整備には苦勞したんじゃないですか。

浅間でレースの合宿をやったときに、メグロが宿舎に使ってたのは、百楽荘という旅館です。今でもあると思うんですけど、北軽井沢に郵便局がありまして、その先に板金屋さんがあったんですよ。そこをどこまでも真っ直ぐ行くと百楽荘です。僕らはそこに泊まって、メグロはその手前に修理工場を造って作業してたね。

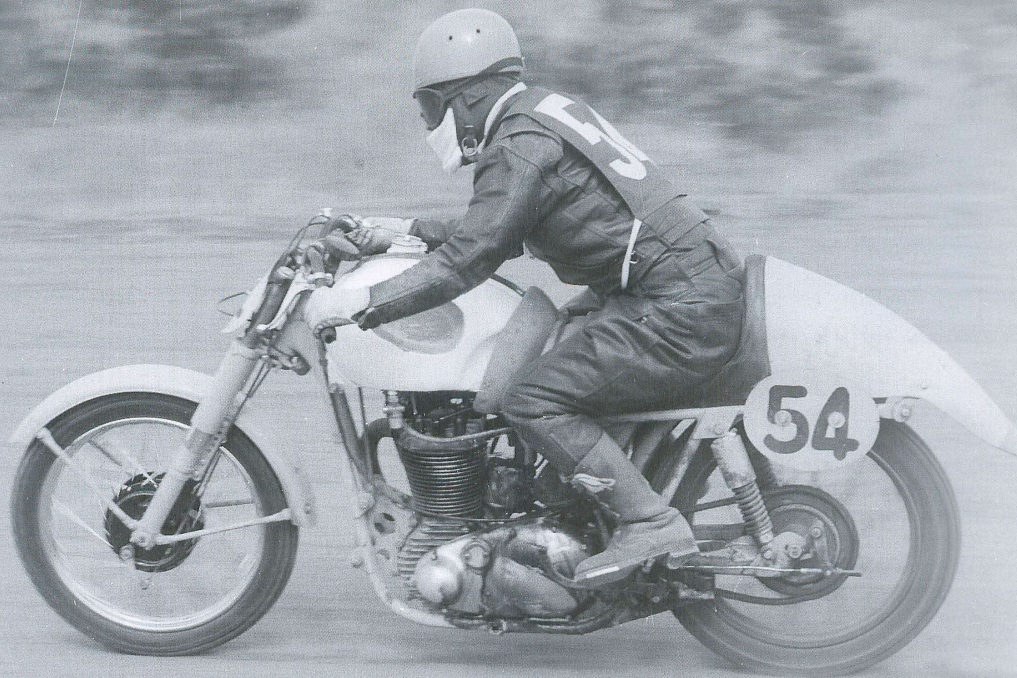
最初の年は全部で20人ぐらいいたんじゃないですか。250と350と500の3クラスでしょ。だからライダーが5〜6人いたし、専属のメカニックたちもいたし、その中から東京の本社と行ったり来たりしていた人もいたわけですから。

ええ、その宿舎からコースまでは、みんなレーサーに乗かってっっちゃう。東京からはトラックに乗せて行くわけです。でも宿舎とコースの往復はレーサーです。ナンバーなんか付いてないんですよ。ホンダもヤマハも、ほかのメーカーも、みんな乗っかって来てたんですからね。だからコースが閉く時間になると、次々そういうのが走ってくるわけです。いろんな音がしましたよ。2サイクルはほら、虫が鳴いているような音がするでしょ、ギャンギャンギャンって。それでもって、ああ、やつらが来たなってわかるわけです。

ナンバーなんかついてなかったけど、みんなうまい連中が乗っかってるわけですからね、問題はなかったわけですよ。それで夕方帰るときになると、表の道路までエンジンかけて出てって、そこでエンジンを止めるわけです。あとはスーって、北軽井沢まで音をさせないで帰っちゃう。朝はみんな音をさせて上って行くわけですけど、帰りは下りだから。

それで練習のときっていうのは、他のチームの連中も一緒に走ってるわけです。だから追い抜くときは、ほら、こっちはメグロの500ccで大きいんだから、他の小さいマシンに気をつけて、なるべく避けて走ってようにするわけです。本番じゃなくて練習なんですからね。

一度最終コーナーで、どこのメーカーだったかな、曲がったら何台か並んでたの。そこんこは木や牧草がいっぱいあるから見えにくかった。最終コーナーへ入って、ハッと気がついたら、いるんですよ、前に。それも1台だけかと思ったら、けっこういたわけです。それが並んでるわけだ。



1957年、メグロワークス入りの初レースを力走する折懸さん。マシンはカムチェーンによるDOHC2バルブ500cc単気筒エンジンを搭載するRZ。このレースでゼッケン54の折懸さんは、見事2位に入った。

当たり前だけど、いちばんいいはこのコースをとって走ってるわけですよ。こっちは、しょうがない、行くところなくなっちゃって、いつも走ってるとこじゃなくて、コースを変えたわけです。そうすると、どうしてもザクザクのところへ行くわけだから、すごく走りにくい。で、もう飛んじやってもいいやと思って、そこを全開でいっちゃって、だいたいぶ振られましたけれども、なんとこ倒れないで追いついていきました。あとで聞いたら、それを見てた人が、すごかったねえあれは、なんて言ってたってことだから、外から見てたほうがびっくりしてたのかもしれないですね。

僕はメグロに乗るようになったときから500です。メグロはアサマのレースで250と350も走らせてましたけど、僕は最初から大きいのだけに乗ってました。小さいのには乗ったことがないんです。ふだんから大きいのに乗ってましたから、やっぱり500ccの大きいほうがよかったんじゃないでしょうか、自分じゃあそう思っています。

最初の年の練習は、まずシングルカムのエンジンからです。ヴェロセットと同じようなシャフトとベベルギアのやつで。そのあとツインカムのできてきたんです。シングルカムのほうはね、まあ、軽いからよく走るんだけど、壊れるのもよく壊れました。こりや速いやって思ってたんですけど、シリンドーごと上へ抜けちゃったこともありました。シリンドーがそっくり上へ持ち上がった

やってるわけです。だから相当パワーは出てたんでしょうけど、材質の問題だとか肉厚の問題だとか、いろいろあったんじゃないかと思いますね。

それでちょっとしてからカムチェーンのツインカムができてきたわけです。それは重たいなあって思いましたね。エンジンが大きくて、背が高いんです。だけどこれもパワーはありましたね。それにトラブルがなかった。シングルカムのような

ことはなかったと思います。だからツインカムのほうを本番に使ったんでしょう。このエンジンは素晴らしい。このエンジンでなら外車と対等に走れると思いましたものね。

その代わり、ツインカムのエンジンは油づけです。頭あたりから油が噴いて、一日走るとオイルだらけになっちゃう。特にメグロはオイルにヒマシ油を使ってたから、いいニオイはするんで



メグロワークスの仲間たちと記念撮影。右端が折懸さんで、左から2番めが先輩にして'57年のレースを勝った杉田和臣さん。胸のマークに注目。



ふだんは皆楽しい仲間だった。右から折巻さん、伊藤史朗、望月修（2人は故人）。

すけど、服なんかにつくと落ちないですよ。オートレースのエンジンは、そのころみんなヒマシ油を使ってたでしょ、焼きつくかないように。だけどそれが弱れて、火山灰と一緒にあって、エンジンの熱で焼きつくわけですから、取れないですよ。練習終わって帰るとすぐにオートバイを洗っておくわけです。すぐに洗わないと落ちなくなっちゃうから。だから毎朝きれいな車で行くわけですけど、帰ってくるときにはドロドロです。他のメーカーは普通のオイル使ってたから、少し漏れてもそんなことはなかったと思いますけど。

タイヤはヨコハマカダンロップじゃなかったですかねえ。今でいえばモトクロス用みたいなタイヤですよ。もちろん、今みたいにタイヤの豊富な時代じゃないですから、何種類も用意するってことはできなかった。それでも、キャラメルの並んでのとか、ずれてるのとか、ふたつぐらいはパターンがあったんじゃないかと思います。今のものに比べたら簡単なもんでしょね。

雨が降ったときは、そのキャラメルが並んでいるタイヤのほうがいいんじゃないですか。でも天気の日だと、キャラメルの間が開いているから、走ってるうちにそれが吸れてなくなっちゃう。それでもう少し溝の細いので走ろうってことになったと思うんですが。メグロがワンツーで勝った'57年は雨じゃなかったですからね。

スタートは押しかけですよ。合図は旗です。だいたい信号も何もなかったから、あそこは。

押しかけの練習はずいぶんやりましたからスタートはうまくいきました。ザクザクでしょ、路面が。でもそこでもね、フツとかかるようになるんですよ、練習すればね。コロコロッとエンジン回ったら、さっと下のギアに減速するんです。そうすると、ワンってエンジンがかかるの。

いや、やればできるんですよ。4速ミッションだったから2速へ入るとして押すわけです。それでクラッチ離すとエンジンがコロコロって回るでしょ。そのときチェンジをけとばしてやれば、クラッチ握んなくなつて1速に入っちゃうんですよ。その瞬間にエンジンが回って、ワンってかかるわけですよ。そのときすぐに乗ればいいわけです。今の人がやるのを見ると、3速なら3速でそのま

ま押してるでしょ。あれでどこまでも押してくっていうのが、いちばん力があるんですよ。そのときに低いギアにボンって落とすと、ブワーンってかかるんですけどね。

だけど今のレースで、もう押しかけスタートっていうのはないでしょ。エンジンかけってワンワンやって、それでスタートしても面白くないんじゃないかなあ。今の車はCDだから、エンジンのかかりだって昔よりはよっぽどいいはずなのにね。あのころはみんなマグネト一使ってたから、このマグネトは具合悪いかなあ、なんて心配しながら押してたわけですからね。でも、やっぱりレースのスタートっていうのは、エンジンかかってないところから押しかけでやったほうが、僕は雰囲気があると思います。あの一瞬っていうのは、やっぱり見ている人で静かになるんですから。

次の1958年は、雨のレースです。このときもまたメグロです。それでやっぱりしばらく前から合宿練習していました。外車と勝負できてると思ってましたから。だから雨でメグロが成績残せなかったのは、番狂わせっていうことです。

いや、雨ってのも、このときは普通の雨じゃなくて、台風のようなんだからね。よく降りました。練習でひと回りしてると、もう顔まで泥だらけ、真っ黒になっちゃうんだから。前に1台でも走ってたひにやあ、見えないでもん、全然前が。だからレースで、50R手前あたりでバシバシ水をかぶって、エンジンが止まっちゃって、下がザクザクのときだったから、そのままツーツで滑って終わり。プラグコードとかに対策はして

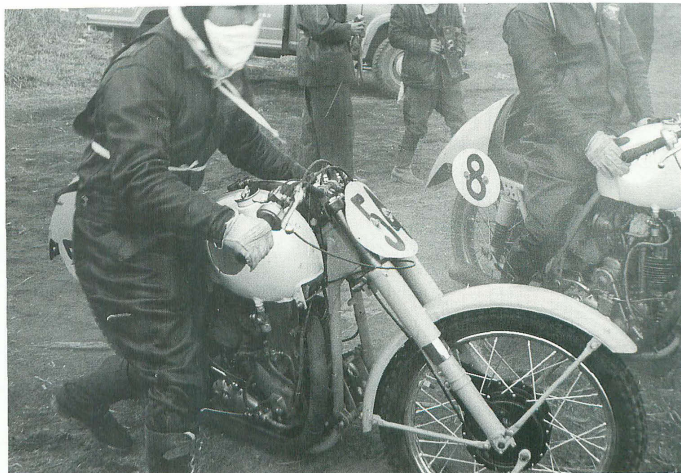
ただんだけ、あのころの電気系統ってというのは雨に弱かったから。杉田さんもツーツで滑って終わりになっちゃった。

それでレースが終わってしばらくしてメグロをやめたんです。'58年のレースが終わってから、メグロの工場に赤旗（労働争議）が並んで、会社も変わってきたと思います。メグロは初めて乗ったレーサーだったし、社長の村田さんには大変お世話になったから、あのころのことはいつになっても忘れられないですよ。

そのあと、ホンダに乗るようになったわけですね。レースの先輩、田中の健二郎さんと友達になってね。あれはどういういきさつで友達になったんだっかなあ、浅間の前からだったと思うんですけど。とにかく多摩川のスピードウェイのところで草レースがあったんです。確か2回やったと思いますよ。お客さんなんかもけっこう入ってね。それでそのときにね、千葉の藤井さんが方、浅間を走ったホンダの車を持ってきたわけですよ。それで僕に走ってみたいかっていうから、そのホンダに乗って、それで優勝したんだっかな。

そんなのを見てたんでしょうかねえ、そのうちにね、健さんから誘われて、それで浅間へ行ったら、オウ、乗ってみるかっていうんで、ホンダの250に乗ったわけ。2気筒の250、CR71です。結局、それがテストってことだったんでしょうね。そのときに、僕の前をだれだったっけな、渥美君かな、1台おなじホンダが走ってたわけですよ。だけどすぐそばまでは行くんだけ、すぐまた離されちゃう。こっちはもうひっちゃき、かむしゃらに走ってるわけですよ。それでどうにかカーブでつかまえる。カーブでつかまえるんだけど、立ち上がりで離れちゃう、どうしても。

そのときはわかんないんですよ。自分の車は走



押しかけ直前、もちろん折巻さんは右側にいる。後方の一台は、ベベル・シャフトの50HCコンシン車だ（タイムトンネルのページを参照）。

なんのいかなあ、それに乗ってみろって、いったいどういことなのかなあって思ってたわけ。それから幾日かたって渥美君に聞いたら、オレの乗ってたのは300だからっていうわけ。だからあのときにあんたに追い越されてたら、オレはもう乗ってないよって。250ccで300ccを追かかてるわけだから、直線じゃあ離されちゃうはずだよ。でもそれがテストだったのかなあ……きつと。

1959年の浅間のレースはね、ホンダに3台乗るわけだったんです。ひとつが250で、あとは125と300、とにかくひとりで3つのレースを走ることになってたんです。

それで250のレースが最初で、エンジンも具合よかったし、まあこれならなんとかなるだろうと思ってね。それでメカニックに、エンジンの具合はいくらも何もしないでいいよって言うておいたのに、そのあとでプラグをとりかえたいらしい。で、プラグをとりかえたのに、エンジンに火を入れて回しておかなかったのかな。それでスタートで一発でかからなかった。いちばんどん尻になっちゃった。それで、50Rまで吹っ飛んでいったときに、半分ぐらいは抜いたんだと思うな。で、50Rをびよんと曲がったら、益子が下にいるんだよね。ああ、飛んでったなってわかりましたね。

正式名称を浅間高原自動車テストコース、浅間山麓の火山灰地を切り拓いて作成した9.351kmの未舗装コースでオートバイレースが行われたのは、1957年から1959年にかけての3回であった。

最初の年は多くのメーカーが総力をもってレースに臨み(折懸選手が所属したメグロもそのひとつである)、翌1958年のレースはその反動から、アマチュアを前提としたクラブマンレースの形で行われた。折懸もその年は台風の襲来に遇って、豪雨の中でレースが強制終了、ために多くの参加車両が、雨と悪路によって脱落した。

このコースでの3回目、そして最後となる1959年のレースは、クラブマンによるものとメーカー参加によるものとが並立する形で多くのクラスが用意された。そのために8月の22日から24日にかけての3日間にわたって、わずか1周のみのレース(クラブマン50cc)から1時間半に及ぶ耐久レースに至るまで、多くのレースが行われた。このコースにおける最初の1957年のレースの際には、どのオートバイメーカーも本格的なレースの経験がなく、すべてが手探りの状態で行われたのであったが、そのレースそのものをきっかけとして急速にオートバイレースへの関心が高まった。

その後の2年間の進歩は著しく、この1959年の6月には、ホンダが初めてマン島TTレースに参加し、谷口尚己選手が125ccクラスで6位に入賞、ホンダもチーム賞を獲得するという成功を収めた。河島喜好氏の率いていたホンダのレース部門は、そのマン島から帰国したあと、翌年の世界GPレースを走らせるべく、4気筒250ccの完成を急ぎ、そ

の仕事で2カ月弱という短期間でまとめ上げて、この8月下旬の浅間のメーカー参加のクラスにデビューさせたこのマシンRC160は1959年のレースに勝ち、現在は鈴鹿に保管されている。

一方、この1959年のレースは、北野元という若いライダーが華やかにデビューしたことも知られている。クラブマンのライダーとして参加した北野選手は、初日に行われた125ccと250ccの2クラスで優勝した。そして大会の規定で、125ccレースの上位3名は翌日に行われるメーカー対抗の耐久ウルトラライト級レースに招待選手として出走できることになっていたため、北野選手はホンダ・ベンリイSS(CB)92でそのレースを走った。そしてRC142に乘るすべてのワークスライダー(その中にはマン島で6位となった谷口選手もいたが、トップを走行中に転倒)を制して、そのレースにも優勝したのであった。

折懸選手が出場したのは初日のクラブマン250クラスレースで、このクラスは参加台数が多かったためにふたつのグループに分けてレースが行われ、それぞれのタイムによって最終順位が決定されることになっていた。北野選手が走ったのは第1グループのレース、折懸選手は第2グループでの出走である。なお、50Rで転倒した益子治選手は、その後にマシンを起こして再び走りだし、第2レースの3位でフィニッシュしている。

50Rからヘアピンまでに、また何台か抜いてね。あとで聞いたら、そのときにオレの前にいたのは3〜4台なんだよね。だからそんなに無理しなくてもよかったんだけど、そのときにはそんなことはわからないから、で、ヘアピン曲がって、バツでアクセル開けたらね、前に1台ホンダがいた。その人が、そのときにフツて後ろを向いたわけ、たぶんオレのほうを見たんだろうな。

あんなって考えりゃあ、その人がそんなところで後ろを見なけりゃあよかったんだよ。ヘアピンあがった左カブのところで、その人、振る落とされちゃったんだから。それでね、車と人間が別個になって飛んだわけ。で、人間のほうには行かれない、踏んづけちゃいけないから。しょうがない、オレはアウトコースのザクザクのほうへよけたら、そっちへその人の車が来ちゃった。それでその車のマフラーが、オレの左足のスネのところに当たって、ボキッと折れちゃった。

オレのほうも転倒、滑っててさ、それで左足がブラブラになっちゃってるから、クツを脱ごうと思ったけど、自分じゃ脱げないんです。だって骨が折れちゃって、こんなにちはしやってるんだから。そう、骨が見えてたわけ。それでそばにいたお客さんに、すまないけどクツを脱がしてくれないかって頼んで、脱がしてもらった。

それでテントのところで担架で運んでもらって、そのあたりまで覚えてる。そのあと軽井沢の病院まで行って、足に添え木をしてね。それで軽井沢の駅から国鉄ですよ。なんでも、オレの担架を



ホンダに入ってから折懸さん。主な活躍の場は国内レースだった。

列車の窓から乗せたんで5分ぐらい遅れたとかいってました。その列車で高崎まで下りてきて、そこから東京まで車で吹っ飛んできたらしいんですよ。でも、そのあたりのことは全然覚えていない。で、フツと気がついたら天井にずつと明かりが並んでるわけ、それで、ああ病院なんだなって思ったわけです。連れてきてもらったのは昭和医大、そこで手術です。ええ、今でもそこはボルト留め、骨のないところがあんだから、そこを金属で留めて、ボルトオンなんです。

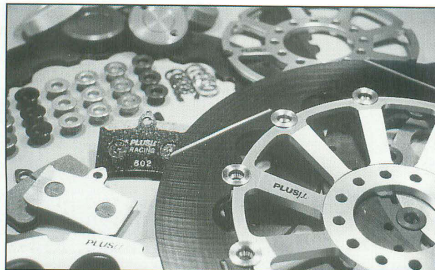
病院で気がついたら、後ろのベッドに騒いでんのかいやるわけです。あれ誰よって看護婦に聞いたら、神谷って人ですって。ホンダの神忠さんだった。あとで聞いたら、レースで滑って、丸太にアゴをぶつけたんだって。それでアゴの骨がふたつとかみつに折れちゃって、それで痛いんだろいうけど、声が出せなくてウーウーなってね。今じゃ笑い話だけど、そのときは大変ですよ。

僕は、今でいうリハビリっていうのはやらなかったんです。自己流。その代わり退院してきてから、一日2回ぐらい銭湯へ行っていました。3時になって銭湯が開くと、いきなり行くわけです。それでフロアの中につかってね、両手で左足を引っ張って、折り曲げるようにするの。それでもなかなかカカトが尻のほうへつかないですよ、痛くて。それを毎日毎日、痛いのを我慢してやりました。だって、昔のハーレーなんかクラッチは足じゃないですか。そういうのに乗れなくなったら困ると思って、一生懸命ですよ。

そのときは、もうオートバイ乗るのやめようと思った、ケガをしたすぐあとはね。ずいぶんと痛い思いをしたから。でもね、だんだん直ってるとね、ハハハ、ダメですよ。しばらくして痛さを忘れちゃうと、またすぐオートバイに乗ることを考えてんだから。(続く)

PLUSμ

Brake Factory



■PLUSμは88年度より世界GP、全日本選手権に数多く参戦し開発、テストを重ね、錆鉄特有のディスクローターの反り、歪み、クラックを発生しにくく、しかも従来のディスクより耐久性、制動力を増す事に成功し現在ではレースシーンは基より、カスタムバイク等にも数多く使用して頂ける様になりました。独自に成分を調合したPLUSμ錆鉄ディスクは300km以上からのブレーキングからでもフェードせず、絶大なストッピングパワーで、ライダーが大胆に、そして繊細にコントロールできるレバタッチと減速フリークを約束いたします。現在も、全日本選手権で各クラストップのトップライダーが数多く御使用して頂いております。インナーローター、フローティングピンのアルマイト加工は、他社の加工に比べ2~3倍の硬度を持ち本来のフローティングディスクとしての機能をより長く発揮します。又、フローティングピンの材質はお客様の好みに合わせてアルミの他、ステンレス、チタンと御用意しております。

DISC ORDER SYSTEM

ホイール、フロントフォーク等を別の車種のものと一緒に合わせる時など、ノーマルディスクでは合わない物、又は、人と違った自分だけのオリジナルディスクを製作したいなどetc特注サイズ製作致します。下記表でサイズ、オフセットを合わせますと基本価格が分かります。後は、デザイン、カラー、ピンを指定すればOKです。

■カラー設定 ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル

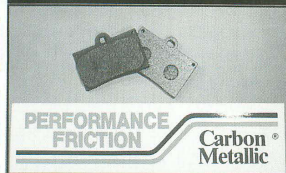
■インナーローター基本設定：デザイン 丸穴 カラー シャンパンゴールド
インナーローターデザイン変更¥5,000~カラー変更¥3,000

Racing Floating DISC

OFF SET	PIN	280	290	300	290	310	320	330	ノーマルオフセット 主な車種	
		SLOT	HOLE	SLOT	HOLE	SLOT	HOLE	SLOT	HOLE	
~10.0mm	AL	¥61000	¥57000	¥63000	¥58000	¥64000	¥59000	¥79000	¥74000	TZR250R FZR250R(BB-1) R1-ZXR400/1200 SRX400/600
	SUS	¥75000	¥61000	¥67000	¥62000	¥68000	¥63000	¥83000	¥78000	FZR400RR FZR750/1000 YZF750 TRX650 V-MAX FJ1200 CBXR1000F
	TI	¥73000	¥69000	¥75000	¥70000	¥76000	¥71000	¥91000	¥86000	GPZ900R(A-B) Z1000/JR GPZ750/1100F Z750/1100GP 1000R
10.1~20.0mm	AL	¥62000	¥58000	¥64000	¥59000	¥65000	¥60000	¥81000	¥76000	HORNET CBR250RR/400RR/900RR NC30/35 CB1000S F RC-30
	SUS	¥66000	¥62000	¥68000	¥63000	¥69000	¥64000	¥85000	¥80000	GSX250S/400S IMPLUSE BANDIT/V GP1200 ZX400/750 ZX-7RR ZX-9R ZX-11
	TI	¥74000	¥70000	¥76000	¥71000	¥77000	¥73000	¥93000	¥88000	ZEP400/750/1100RS ZRX400 GPZ900R(A7-J) GPZ1100 ZZ-H1100(C,D)
20.1~30.0mm	AL	¥63000	¥59000	¥65000	¥60000	¥66000	¥61000	¥82000	¥77000	OW-01 BROS CB400S F CB750S/900/1100F CB1100R RC-45 MR750
	SUS	¥67000	¥63000	¥69000	¥64000	¥70000	¥65000	¥86000	¥81000	GSX1100S GS1000S GS00SE GSXR400R RG250 GSXR750/1100
	TI	¥75000	¥71000	¥77000	¥73000	¥79000	¥74000	¥95000	¥90000	Z750F Z750SF(X3) Z1000MX Z1W2 Z250
30.1mm~	AL	¥67000	¥63000	¥69000	¥64000	¥70000	¥65000	¥86000	¥81000	
	SUS	¥71000	¥67000	¥73000	¥68000	¥74000	¥69000	¥90000	¥85000	Z1(900S.F) Z1A/B Z2/Z2A(750SR) Z1300
	TI	¥79000	¥75000	¥81000	¥76000	¥82000	¥77000	¥97000	¥92000	

AL：アルミ SUS：ステンレス TI：チタン アルミカラー設定：ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル

PFCカーボンメタリック ブレーキパット



特徴

- 熱フェードは絶対しないためレバタッチが安定している。
- 耐久性は従来のパットの3~5倍(摩擦材の種類によっては8H耐久無交換OK)
- ディスクローターの攻撃性がとても低いため、ローターの磨耗が非常に少ない。
- 錆鉄ローター用、SUSローター用各種有り。

現在4輪のレース界で世界的に最も信頼され数多くのコンストラクターが使用しています。
ドイツ(DTM)、イギリス(BTCC)、全日本ツーリングカーGr-A, GT-CUPではトップチームのほとんどが、INDY,NASCAR,IMSAでは、100%近いチームが使用しています。
2輪でも世界各国のワークスチームが採用、国内でも全日本選手権のトップライダーが数多くテストし絶賛しております。又、当社DISCとの相性は抜群の制動力を見せ、当社DISC装着のライダーは全てPFCパットを使用しています。

LOCKHEED	6POT (CP4466)	¥19,800
	2POT	近日発売
Brembo	4POT (STREET,RACING)	¥9,800
	4POT (RC-30/45 HRC KIT)	¥19,800
	4POT (NARROW,NEW FOR95)	¥12,800
	2POT (旧車 BMW等)	近日発売
alcon	6POT	近日発売
YAMAHA	6POT (YZF750SP)	¥9,800
NISSIN	4POT (TYPE HONDA)	¥9,800
	4POT (TYPE YAMAHA/SUZUKI)	¥14,800
	6POT	近日発売
KTM	フロント	近日発売
	リヤ	近日発売



プラスミューレーシング・オリジナルTシャツ誕生

※別売。サイズは、総長に、総幅に、100% (20番手コマカ) 使用。(サイズ/身長長170cm 胸囲94~96cm)

●プラスミュー正規レーシングチーム専用の、オリジナルTシャツを通信販売いたします。御希望の方は数量・お届け先(住所、氏名、電話番号)を明記の上、官製はがき又は、ファックスにてお申込みください。御予約受付の締め切りは平成8年11月30日(土)まで。このチャンス、お見逃しなく！
●商品は、平成8年10月中旬のお届けになります。代金(¥2800)は、商品到着後10日以内に現金書留または銀行振込にてお支払いください。(送料¥700) (※商品・送料ともに税込価格3%が加算されます)

- お申込み先は
プラスミュー C・M・D部
〒140 東京都品川区五反田8-16 五反田高砂ビル608
TEL.03-3491-5348 FAX.03-3491-7843
- 振込先
●有限会社プランフォー 東京三菱銀行 五反田支店(替) 1011241

PLUSμ

Brake Factory

MAIL ORDER SYSTEMメールオーダーサービス

TELにて在庫・納期を確認の上商品代金に3%の消費税を加え現金書留にてお申し込みください。送料¥600 (20000円以上は送料サービスです。)

プラスミューブレーキファクトリー 〒168 東京都杉並区宮前5-24-16

PHONE:03-3247-2355 FAX:03-3247-2270

AD

● バイクステーション12月号 広告索引

一ア		東京パーツ城西	P121
アールケーエキセル	P 10	徳永屋	P143
I・S 工具	P152	ドリニティスクール	P145
アウトベンジーナコサキ	P136	ドルフィン商会	P 7
アクティブ	P 11	ドレーディングガレージ中川	P143
アドバンテージ	P105	ドレツセル	P132
ウィズミープロフェッショナルレーシング	P135	ドミコレクション	P143
ウレタン屋	P134	一ナ	
AC/パワーズ	P141	日本リサーチトレーディング	P130
エクステンション	P143	根岸研磨	P130
SP忠男	P120	一ハ	
エフ・イー・ティ	P144	ハーレーダビッドソンジャパン	表3
MCロケット	P134	バイクハウスフラット	P162
オートバイ屋	P145	浜松第一塗装	P145
オレンジブルバード	P106	ハルナ	P 47
一カ		ハルナハウスモータークラブ	P 12
カウスベス	P134	BLファクトリー	P127
カスタムステーションバイツ	P128	ビーバー	P138
カス/モーターサイクル	P62, 63	ビップブラザーズ	P141
唐木屋	P136	プライベートセレクション	P134
ガルーダ	P160	ブラムゴールド企画	P138
ガレージPM	P141	ブルスミューブルキーファクトリー	P158
キッズライダーズクラブ	P126	ブレイズ	P126
キューエスディー	P115	ブレン	P131
協和興材	P 13	ブレイトラスト	P 66
金城	P 61	プロダクトMカンパニー	P125
グッツィスボルトジグワシ	P161	ベビーフェイス	P152
クラブエフ	P135	ボッシュ東京/大阪	P139
グラッドスラム	P137	ホットアンドクール	P138
K'sファクトリー	P132	本田技研工業	表4
神戸ユニコン	P 64	一マ	
一サ		マークアラインドレーディング	P139
サインハウス	P144	松本エンジニアリング	P153
サンダース	P 92	ミハスベヤリティ	P 84
シーズカンパニー	P142	村山モータース	P 6
ジャックボックス	P133	モイタリアマミサカ	P151
JBS	P100	モトエルン	P139
ショウワ	P 48	モトショップイモト	P137
スクーデリアジャパン	P139	モトショップ横ヶ谷	P141
スクリーンクラフト	P151	モトビツフジワ	P136
スコードロン	P128	モトリベルテ	P107
スズキ	P2, 3	モンスター	P126
ストラダー	P145	一ヤ	
スピードバード	P129	ヤマハ発動機	P4.5
一タ		一ラ	
タイムカンパニー	P 65	ラボカロツヴェリア	P8.9
ヴェロン	P140	ラムエンタープライズ	P130
ティククラフトジャパン	P128	一ワ	
ディライト	P133	ワールドモトランド	P132
テマ	P153	YSナガシマ	P136

バイカーズステーションは 毎月1日発売です

●'97年1月号は11月30日発売です

ひさしぶりに峠で400ccマルチのスーパースポーツに乗った。RVFである。これがめつぼうよく走って、面白いのなんの。自由自在とはまさにこのことだといわんばかりのハンドリングを持つうえ、パワーがそこそこだからエンジントップエンドもアルに楽しめる。馬力に関してだけいうなら、も

う少しあってもいいかもしれないが、とにかくスポーツバイクとしてのレベルが高い。いやあ、4スト400はいいなあ……などと興奮しているうち、我が家にも1台が冬眠していることを思い出した。3年ほど前に買ったCBR400RRだ。なんとか時間を作って、あいつを引っ張り出してやろう。(佐藤)

Overseas Subscribers: Don't miss an issue of BIKERS STATION. Have it delivered Directly via air or surface mail.
Yearly Subscription Rates Surface mail 15,100 Japanese Yen
Airmail Asia, Oceania 24,100 Japanese Yen
USA, Canada, Central America, West Indies, Europe 28,100 Japanese Yen
Other area 32,000 Japanese Yen
Payment in Japanese Yen by IMO (International Money Order) only.
All cleaning and other charges to be paid by the sender in the country of origin of the IMO.
No personal cheques or other forms of payment will be accepted
Subscription Department BIKERS STATION
5-14-15 Kojima Shinagawa-ku Tokyo 142 JAPAN

FROM THE OFFICE

バイカーズステーション12月号 第10巻 第12号
No111 定価850円(本体825円)

編集長	佐藤康郎	Yasuo Sato
編集委員	佐伯茂也	Shigetatsu Sasaki
	佐々木哲也	Tetsuya Sasaki
	佐藤万友美	Mayumi Sato
写真部カメラマン	平野輝幸	Teruyuki Hirano
契約スタッフ	中村友彦	Tomohiko Nakamura
アート・ディレクター	小林清志	Kiyoshi Kobayashi
デザイナー	小林智章	Chigusa Kobayashi
	西川栄子	Eiko Nishikawa
	石垣 仁	Hitoshi Ishigaki
長期寄稿者	中村 浩	Mitsuru Nakasaki
	長森嘉三	Tazo Nagao
	富成武郎	Jiro Tominari
	山田 純	Jun Yamada
	柏 秀樹	Hideaki Kashiwa
	野口直一	Shin-ichi Noguchi
	吉村誠也	Nobuya Yoshimura
	石橋知也	Tomoya Ishibashi
	吉賀直賢	Naotaka Koga
海外特派員	中村恭一	Kyoichi Nakamura
	富成太郎	Taro Tominari
	砂田弓弦	Yuzuru Sunada
営業・広告部	広瀬賢津美	Katsumi Hirose
	岸田 淳	Jun Kishida
総理	佐藤万友美	Mayumi Sato
版下制作	大坪アロ	Taiyo Pro
編集協力	小関和夫	Kazuo Ozeki

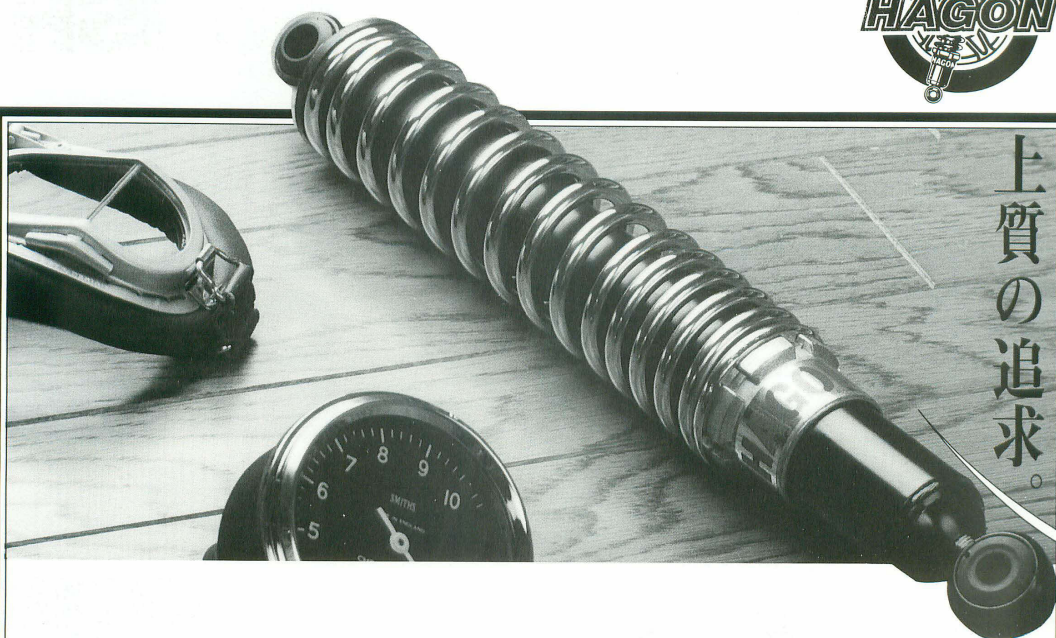
発行人/佐藤康郎
編集人/佐藤康郎
発行/株式会社遊風社
東京都品川区小山5-14-19 〒142
TEL. 03-3788-0112 FAX. 03-3788-0113
発売/株式会社日本出版
東京都新宿区矢来町111 〒162
TEL. 03-5261-1811 FAX. 03-5261-1812
印刷/大日本印刷株式会社
〔本誌中の記事、写真、イラストなどの無断転載を禁ず〕

■予約購読をご検討ください。お申し込みくださった方には、オリジナルステッカーをプレゼントさせていただきます。送金は郵便局での振替が安く便利ですが、現金書留などでも結構です。

年間予約購読料 10,200円(送料はサービスです)
振替口座 00180-9-79044
加入者名 株式会社遊風社
予約購読開始月号を明記してください。



上質の追求。



SR、GB、エステリア、CD、旧車ほか、ほとんどのモーターサイクルに装着可能!



モノショック ¥43,000 ~ スーパーライト ¥16,500(2本SET) ロードタイプ ¥21,500(2本SET) ロードタイプ (クロムメッキ) ¥36,000(2本SET)

●ロードタイプはオプションでクラシックフルカーバー(¥6,500)とクラシックハーフカーバー(¥3,500)が選択いただけます。
●お求めはお近くのモーターサイクルショップにてどうぞ

HAGONサスペンションの特徴

- あらゆる状況で確実に作動する高圧ガス封入式 シングルチューブダンパー
- 2年間走行距離無制限保証
- 国産、外車共に各車ごとにセッティングされた ダンピング及びスプリングレート
- ガーリング社の伝統を引き継ぎ、改良を重ねた スリムで美しいデザイン
- 従来のツインショックと比べ軽量に仕上がっています
- リーズナブルな価格設定

モーターサイクルをはじめ、それに関わる数々の名品を生み出してきたイギリス。その地において長きに渡り圧倒的サポートを得ている「ヘイゴン サスペンションシステム」クラシカルな外観と2年間走行距離無制限保証に裏付けられる性能。ロッカーズの時速100マイルの走りも「ヘイゴン」なくしてはあり得ない。これも、名品です。



ヘイゴン製品に興味のあるショップの方、ご連絡下さい。詳しい資料をお送りいたします。

イギリス・ヘイゴン製品 日本総代理店

GARUDA INC.

GARUDA INCORPORATED 〒195 東京都町田市小野路町1996-1

Phone 0427-36-2725, 2726, Fax 0427-36-2751

GUZZI SPORT JINGUSHI

MOTO GUZZI, MAGNI, DUCATI and TRIUMPH SPECIALIST

おかげさまで10周年を迎えることができました 本当にありがとうございます

東京・世田谷区の環七沿い、東急世田谷線の踏み切り付近に最初の本当に小さな7坪の店を開いたのが、1986年の12月でした。モト・グッツィが好きというだけで自分のショップを持ちましたが、このイタリア製のオートバイを、静かに、深く、理解してくださる方は私の考えていたよりも多く、そうした皆様のおかげで、2度の移転・店舗拡大を含めて、今日までやって

こられました。本当にありがとうございました。

そして今では、幸運な出会いによるトライアンフやドゥカティも扱うようになりました。しかし、店が大きくなり、取り扱い車種が増えても初心は変わりません。レース参戦を含めての技術の向上が、お客様の笑顔を見たいかためという気持ちもこれまでと同じです。

どうか、次の10年もよろしくお願いいたします。

ニューモデル続々登場。ただ今、予約受け付け中です



MOTO GUZZI 1100 SPORT INJECTION エンジンが燃料噴射となったのが最大の注目点ですが、フレーム剛性の向上、倒立フォークの採用、さらにリアサスペンション特性のよさなど、完成度がぐんと高まったことも見逃しません。OHVグッツィとしては最も速いマシンです。 148万円



MOTO GUZZI 1000 DAYTONA RS OHVの1100スポーツ燃焼噴射の発売が12月、その翌月の'97年1月発売予定なのがデイトナRSです。車体の改善は1100スポーツと同様で、それに95-102psにパワーアップされたSOHC4バルブが積まれるので、走りの期待大です。 価格未定



MOTO GUZZI V10 CENTAURO モト・グッツィ流の新世代ネイキッド。SOHC4バルブ+燃焼噴射というデイトナRSと同じエンジンを低回転域で重視の90psとしつつ、足まわりにも手抜きはありませんから、常用地で最も速いグッツィに仕上がっているはずです。1月発売予定・価格未定



MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA INJECTION 今年4月に生産を終了したキャブ仕様の後継車で、燃料噴射付きのエンジンは素晴らしい仕上がりです。すでにデモカーは春に上陸していますが、量産車の日本国内発売は'97年2月ごろになる予定です。しばらくお待ちください。 価格未定

'97年型グッツィの進化は評価できます。そうそう、トライアンフの新型もお忘れなく

新しいモト・グッツィのよさは、完成度が高まったことを第一としていいでしょう。1100スポーツでいえば、フューエルインジェクション化されたエンジンは全域でよく回り、言うべき谷はもうありません。そのうえ車体はさらに充実してきました。リアタイヤがデイトナとともども17インチ化されたのも、走行性能の向上だけでなく、タイヤチョイスの面からみてもありがたいことです。デイトナRSの高出力化はもちろん、イタリアで聞いたところ、特に中域を太らせたチェンタウロは、トルクもりもりのいいエンジンだとのことです。カリフォルニアを含めて主力車種が燃料

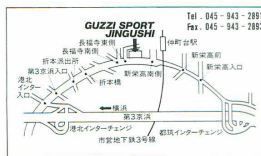
噴射化されたことで、キャブレター時代の味わいを惜しむ声は当然出るでしょうが、新システムによる熟成（全域における理想的な燃焼）をそのことで否定したくはありません。味つけは我々の仕事、ご期待ください。

一方トライアンフも、T595デイトナ、T509スピードリブルがよい出来のようです。トライアンフでのレースに力を入れている当社としては、今から入荷が楽しみです。トラのエンジン、特に3気筒は、お乗りになった方全員がほめてくださいます。しかしまだまだ日本での評価は一部のものです。試乗されていない方はこーご教えてください。

GUZZI SPORT

JINGUSHI

グッツィスポーツ神宮町 〒224 神奈川県横浜市都区仲町台-1-5 TEL. 045-943-2891



10th Anniversary Campaign

おかげさまで、バイクハウスフラットは今年で10周年を迎えることができました。BMWモーターサイクル専門店として、10年間の営業を続けることができましたのも、ひとえに皆様方のおかげと心よりお礼申し上げます。

さて、フラットではこの記念に10周年アニバーサリーキャンペーンを行うことにいたしました。

BMWモーターサイクルに興味を持つ皆様すべてに、喜んで、そしてご満足頂ける盛りだくさんの内容をご用意して、従業員一同心より皆様をお待ちいたしております。

ぜひこの機会をお見逃しなくご来店下さい!!

ウィンターツーリング スペシャル

これからの季節、BMWだけを扱ってきた専門店ならではの装備をプラスした特別限定車をご用意いたしました。

例えば、R1100Rロードスター

R1100R Roadster ABS



旅には必ず必要なインテグラケースにプラスしてノンカウルのロードスターにはBMW純正のグリップヒーターを取りつけてみませんか？この季節のツーリングが全く苦にならなくなります。

その他すべてのモデルに特別装備を設定し、展示しておりますので、それぞれお気に入りの実車を見ながらご検討下さい。

アニバーサリーキャンペーンはアブロードカーにも期間限定の特別価格中古車です。もちろんフラットクオリティの認定中古車ですので安心してお乗り頂けます。



R1100R ABS 70万円
'95 シルバー 検'97年2月
36,050km
アッパーカウル・
パニアケース・グリップヒーター



R1100R ABS 80万円
'95 シルバー 検'97年9月
3,100km

11月

1日

(金)

12月

1日

(日)

メンテナンスサポート

フラットではキャンペーンの期間中、皆様のオートバイの無料診断を行います。

夏から秋の楽しいツーリングに活躍し、これからオートバイにとっても厳しい条件となる季節となるこの時期に、一度各部のチェックをしてみませんか？BMW専門店としての経験豊かなメカニックが、冬におけるのチェックとアドバイスをさせていただきます。

さらにキャンペーン期間中には、タイヤを30%、そしてブレーキパッドを15%OFFにて取り付けさせていただきます。

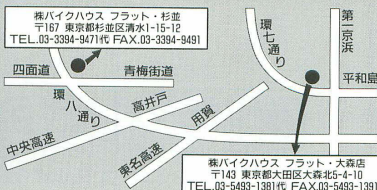
また、多忙であったり、しばらく乗っていない方のためにメンテナンスの時間が取れない方には、車両の引き取り、そして納車のサービスも期間中フラットでは行っていますので、ぜひご利用下さい。

ウェアキャンペーン

さて季節はだんだん寒くなり、ライダーの方はそろそろ暖かいウェアを考えていらっしゃるのではないでしょうか？

フラットではこのキャンペーン期間、新しいBMW純正ウェアをすべて展示しておりますので、ぜひ一度試着してみてください。必ずツーリングウェアとしてのクオリティの高さにご満足頂けると思います。

〒167 東京都杉並区清水1-15-12
TEL.03-3394-9471 FAX.03-3394-9491



〒143 東京都大田区大森4-5-10
TEL.03-5493-1381 FAX.03-5493-1391



BMW Japan Corp.
モーターサイクル正規代理店

関東運輸局認証工場

Haven for BMW Motor Cycles

FLAT

(株)バイクハウス フラット

営業時間：10:00AM~7:00PM 定休日：水曜・祝日

10月1日よりBMW首都圏ブロックインターネットホームページ開設中 ▶ <http://www.ijinet.or.jp/bmw-mc-metro/>

Buell
DIFFERENT IN EVERY SENSE

NEW S1 LIGHTNING

ニューアメリカン・スプリンター
NEW S1ライトニング

アクレッシブなフォルムにふさわしいビッグパワー919Sを誇る後足のスポーツ
モーターサイクル。キャストアロイ社製3スポークホイールの新採用をはじめ、
カーボン繊維の見える表面仕上げのリアインナーフェンダー採用など高グレード
の演出が魅力です。全長1910mm
■希望小売価格 ¥1,448,000 (レッドスナップ、カーボンブラック)
¥1,468,000 (ビレットメタリック)



絶賛.Vの新次元、ビューエル。

前衛の悍馬に昇る。

走るために生まれてきた洗練のフォルム。未知の領域への加速のためのビッグパワー。

ビューエルが走り出せば誰もか振り返る。

ただ速いだけでは得られない、見かけだけでは満足できなかった心の隙間を充たす生命体。

走りが輝く。これがビューエル。



S2T THUNDERBOLT

ニューアメリカン・スポーツツアラー
S2T サンダーボルト

走りのポテンシャルの高さがツアラーの性格に心地良い刺激を与える。軽快にして爽快なハンドリングと加速、快適な装備、風を衣にしてどこまでも走り続けたいという気持ちを満たすことは容易くはありませぬ。魅力的なフォルムは走る喜びと所有する誇りを同時に満足させてくれます。

■希望小売価格 ¥1,765,000 (パークウェイブルー・クイックシールパーマティック)

限定新発売
S2Tパフォーマンスアップキット

もとより魅力的なS2Tサンダーボルトに磨きを付ける。さらなる走りのためのキットパーツ。パフォーマンスアップキット*限定新発売。詳細につきましてはBuell契約正規販売店にご相談ください。

ハーレーダビッドソンジャパンが大きな信頼をそえて、全国のビューエル契約正規販売店よりお届けします。

北海道 函館マシマ株 ☎0138-51-4686
宮城 株早坂サイクル商会/泉 ☎022-375-8481
茨城 レンボ ☎0298-22-6666
群馬 株ヤナセオート ☎0278-62-8234
埼玉 有ビッピン磯口 ☎0486-642-6345
埼玉 ビッグバイクワールド 練馬 ☎0485-26-2238
埼玉 セントラルモータース ☎0486-222-2628
千葉 ハーレーダビッドソン松戸 ☎0473-48-8055
東京 オサダモータース ☎03-3871-2221
東京 ショップワインドジャマー ☎03-3749-0991

東京 株モキヤルソン ☎0422-55-3800
東京 有コクホモータース ☎0426-45-6105
東京 株マップラン ☎0427-29-6171
神奈川 有湘南台ホンダ販売 ☎0466-45-8899
神奈川 有ブレイン ☎044-852-5619
長野 有吉澤モータース ☎0265-79-7443
岐阜 有オートセンターマヒダ/可児 ☎0574-63-1188
静岡 ハーレーダビッドソン浜松 ☎053-465-3210
愛知 株ヤナセビオン ☎052-762-9511
愛知 有オートショップナカムラ ☎0532-31-1204

愛知 オートセンターヤマダ株/知立 ☎0566-81-0197
三重 ササキスポーツクラブ ☎0593-86-5600
京都 株京都モータークラブ ☎075-641-3064
大阪 株藤部モーターサイクル商会/江坂 ☎06-386-3690
大阪 株八尾カワサキワールド/ビッグバイク ☎0729-84-8985

兵庫 寺田モータース ☎06-418-8801
岡山 バルコム オカヤマ ☎086-245-0080
広島 ハーレーダビッドソン ヒロシマ ☎082-227-8080
山口 株後藤モータース ☎0839-22-0747
熊本 有神山モータース レカドー ☎096-273-2700

ハーレーダビッドソンジャパン 株式会社 〒108 東京都港区浜松4丁目2番3号/ビル
ハーレーダビッドソン®モデル車両カタログをご希望の方には、氏名(ふりがな)・年齢・電話番号を明記し、請求書をおかき添って、〒231横浜中郵便局私書箱第11号ハーレーダビッドソンジャパン「ビューエル」カタログ係までお送り下さい。

カタログ無料請求券 BS12BI

Come ride with us.  **HONDA**

SOME SCENES with VRX

流行りのモノや気どったしぐさで飾らなくても、
素顔のあなたのほうが、ずっとずっとステキです。

——もっと自然体。それがVRXです。



VRX Roadster

■鼓動感豊かなVツインエンジスト ■楽しく走れるライディングフィール ■やさしくらくめくシンプルフォルム

主要諸元 ●型式NC33 ●水冷4サイクルOHC3バルブV型2気筒・998cm³ ●最高出力33PS/7,500rpm ●最大トルク3.5kgm/6,000rpm ●乾燥重量190kg ●車体色 パールグレートブルー・キャンディライラック・バレンタインブラック ●¥929,000
※価格は、メーカー希望小売価格(北海道、沖縄および一部地域を除く)です。※価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。※価格は予告なく変更される場合があります。※速度警告灯は常時点灯状態であります。(10,000円未満)

バイクが好きだから、
セーフティライド。



全日本ロードレース選手権
招待券プレゼント実施中
※毎月1回・12月にモニターサタイル
スクリーンも贈り上げのチャンス!

見る・見られる・いい運転。バイクでひろがるいい仲間
●バイクは簡単ムライトキック
●カーブ交差点では、スローインクダウン
バイクは、いつも、売ってる

カタログご希望の方は、カタログ請求券と切手(送料)を同封し、機種名と住所・氏名・年齢・職業を明記の上、〒150 東京都渋谷区郵便局留 本田技研工業(株)カタログ係まで。

**BIKERS
STATION**

定価850円 (本体825円) 雑誌07583-12 T1007583120858

